

Seinäjoki–Jyväskylä- ja Haapamäki–Orivesi– Tampere-ratavyöhykkeiden joukkoliikenteen kehittämisohjelma





Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Työryhmän pj. Kari Korpela, siht. Juha-Pekka Häyrynen; Valvontaryhmän pj. Marcus Merin		Julkaisun laji Raportti
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö *
		Toimielimen asettamispäivämäärä 19.6.2008
Julkaisun nimi Seinäjoki–Jyväskylä- ja Haapamäki–Orivesi–Tampere-ratavyöhykkeiden joukkoliikenteen kehittämisohjelma		
Tiivistelmä Liikenne- ja viestintäministeriö ostaa VR Osakeyhtiöltä Seinäjoen ja Jyväskylän välisen veturijunilla ajettavan sekä Tampereen ja Haapamäen välisen kiskobussikalustolla Oriveden kautta ajettavan henkilöjunaliikenteen. Kustannuksia vuositasona junaliikenteen ostoista aiheutuu noin kolme miljoonaa euroa ja täydentävien linja-autovuorojen ostoista lääninhallitukselle noin 0,5 miljoonaa euroa. Alueen kunnat ostavat lisäksi sosiaali- ja terveystoimen ja opetustoimen kuljetuksia. Työryhmä painotti eri osapuolille aiheutuvien taloudellisten vaikutusten lisäksi erityisesti ympäristönäkökohtia ja huomioi myös suuret erot eri junatyypin polttoaine- ym. ympäristövaikutuksissa. Orivedelle päättyvästä paikallisjunien syöttöliikenteestä kehittämisvaihtoehtona luovuttiin, koska Tampereen seudulla ei vielä ole toimivaa raidepaikallisliikennettä eikä sen toteutumisesta ole varmuutta. Jos tutkimusalueella voitaisiin toteuttaa yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä, (julkisen) joukkoliikenteen nykyinen tarjonta olisi alueella erittäin tyydyttävä. Matkustajien joukkoliikennejärjestelmälle asettamat liikkumistarpeet tulisivat tällä toimenpiteellä kaikkein taloudellisimmin parannetuiksi. Kun Seinäjoki–Vaasa-radan sähköistys valmistuu, Seinäjoen ja Jyväskylän välinen henkilöraide liikenne tulee muuttaa kiskobusseilla ajettavaksi. Yksi poistuva junavuoro korvataan bussiliikenteen lisäostoilla ja kohdistetaan erityisesti Seinäjoki–Ähtäri-välin työmatkaliikenteeseen. Samalla Keuruun–Petäjäveden–Jyväskylän bussiliikenteen aikatauluja muutetaan. Haapamäelle ajetaan kuten nytkin etelän suunnasta kaksi edestakaista henkilöjunaa. Uusi kiskobussiliikenne aloitetaan Vilppulan ja Mäntän välillä mikäli Mänttä-Vilppulan kaupunki osallistuu merkittävästi Vilppulan ja Mäntän välisen radan parannustyön kustannuksiin. Haapamäeltä tuleviin ja sinne meneviin juniin kytketään Vilppulassa Mäntästä tuleva toinen kiskobussijunan yksikkö. Toimenpide-esitysten taloudelliset vaikutukset liikenteen hoitoon ovat nykytasoa.		
Avainsanat (asiasanat) Raideliikenne, junaliikenne, joukkoliikenne, henkilöliikenne		
Muut tiedot * yhdessä maakuntien liittojen ja Länsi-Suomen lääninhallituksen kanssa Yhteyshenkilö/LVM: Kari Korpela		
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 1/2009	ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-243-006-9 (painotuote) 978-952-243-007-6 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 88	Kieli suomi	Hinta Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö	Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Arbetsgruppens ordf. Kari Korpela, sekr. Juha-Pekka Häyrynen. Övervakningsgruppens ordf. Marcus Merin		Typ av publikation Rapport
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet *
		Datum då organet tillsattes 19.6.2008
Publikation Utvecklingsprogram för kollektivtrafiken på bansträckor Seinäjoki–Jyväskylä och Haapamäki–Orivesi–Tammerfors		
Referat <p>Kommunikationsministeriet köper av VR Aktiebolag persontågtrafiken som körs med lokomotivtåg mellan Seinäjoki och Jyväskylä och med rälsbussar mellan Tammerfors och Haapamäki via Orivesi. På årsnivån föranleder köp av tågtrafik kostnader på ca 3 miljoner euro och köp av kompletterande bussturer föranleder länsstyrelsen kostnader på ca 0,5 miljoner euro. Kommunerna på området köper också transporter för social- och hälsovårds- väsen och utbildningsväsen.</p> <p>Utöver ekonomiska verkningar som uppstår för olika parter betonade arbetsgruppen också speciellt miljösyn- punkter och beaktade också de stora skillnaderna i bränsle- och övriga miljöverkningar som de olika tågtyperna har. Det avstods från det utvecklingsalternativet som skulle ha innehållit matartrafik till Orivesi eftersom Tam- merforsregionen inte ännu har en fungerande lokal spårtrafik och det inte är säkert om sådan kommer att verk- ställas.</p> <p>Om det vore möjligt att införa ett biljettsystem för gemensamt bruk på den undersökta regionen, skulle det nuva- rande utbudet av (offentlig) kollektivtrafik på regionen vara mycket tillfredsställande. De behov till rörlighet som passagerarna har med tanke på kollektivtrafiksystemet förbättras med denna åtgärd allra mest ekonomiskt.</p> <p>När elektrifieringen av banan Seinäjoki–Vasa blir färdig ska personspårtrafiken mellan Seinäjoki och Jyväskylä ändras så att den körs med rälsbussar. En tågtur som slopas kommer att ersättas med tilläggsköp av busstrafik och den riktas speciellt på pendeltrafiken mellan Seinäjoki och Etseri. Samtidigt ändras tidtabellerna för busstra- fiken på sträckan Keuru–Petäjävesi–Jyväskylä.</p> <p>Till Haapamäki körs som nu med två persontåg i tur och retur söderifrån.</p> <p>Ny rälsbusstrafik inleds mellan Vilppula och Mänttä om staden Mänttä-Vilppula i betydande mån deltar i kost- naderna för förbättrande av banan mellan Vilppula och Mänttä. Till tågen från och till Haapamäki kopplas i Vilppula den andra rälsbussenheten som kommer från Mänttä.</p>		
Nyckelord spårtrafik, tågtrafik, kollektivtrafik, persontrafik		
Övriga uppgifter Tillsammans med landskapsförbunden och länsstyrelsen i Västra Finlands län Kontaktperson vid ministeriet är Kari Korpela.		
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 1/2009		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)
ISBN 978-952-243-006-9 (trycksak) 978-952-243-007-6 (nätpublikation)		
Sidoantal (trycksak)	Språk finska	Pris
Distribution Kommunikationsministeriet		Sekretessgrad offentlig
Förlag Kommunikationsministeriet		



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working group, chair: Kari Korpela, secretary: Juha-Pekka Häyrynen; chair of the monitoring group: Marcus Merin		Type of publication Report	
		Assigned by Ministry of Transport and Communications, Regional Councils, State Provincial Office of Western Finland	
		Date when body appointed 19 June 2008	
Name of the publication Public transport development programme for the rail zones Seinäjoki-Jyväskylä and Haapamäki- Orivesi-Tampere			
Abstract <p>The Ministry of Transport and Communications will purchase the passenger rail services operated by VR Ltd and carried out by engine trains between Seinäjoki and Jyväskylä and by rail buses between Haapamäki and Tampere via Orivesi. The annual costs for the rail transport service purchases will be around 3 million euros. In addition, the costs to Regional Councils for complementing bus services will be around 0.5 million euros. The municipalities in the region will also purchase transport services for social, health and education sectors.</p> <p>The working group stressed the importance of financial, and particularly environmental, impacts involved. The group paid attention to the considerable differences between train types in terms of their environmental impacts, including fuel effects. The option of local train feeder traffic to Orivesi was discarded, because there are as yet no plans to establish regional rail traffic in the Tampere region.</p> <p>If a single ticket system could be applied to the entire region that was under research, (public) transport services in the region would be very sufficient. The single ticket system would be the most economical way to meet the passengers' needs for public transport services.</p> <p>Once the electrification of the Seinäjoki-Vaasa rail line will be completed, passenger rail traffic between Seinäjoki and Jyväskylä will be carried out by rail buses. One train service will be replaced by additional bus services, particularly in commuter traffic between Seinäjoki and Ähtäri. At the same time, bus schedules for the Keuruu-Petäjävesi-Jyväskylä services will be changed.</p> <p>Services to Haapamäki from the south will remain as they are: two return passenger train services.</p> <p>A new rail bus service will commence between Vilppula and Mänttä if the town of Mänttä-Vilppula will provide a significant contribution for the rail improvements. In Vilppula, a rail bus unit arriving from Mänttä will be connected to trains to and from Haapamäki.</p> <p>The financial impacts of the measures proposed on traffic management will remain at the current level.</p>			
Keywords rail transport, train service, public transport, passenger transport			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Mr Kari Korpela			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 1/2009		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-243-006-9 (printed version) 978-952-243-007-6 (electronic version)
Pages, total (printed version) 88	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriö, Keski-Suomen, Etelä-Pohjanmaan ja Pirkanmaan liitot sekä Länsi-Suomen lääninhallituksen liikenneosasto perustivat yhdessä työryhmän arvioimaan Seinäjoki – Jyväskylä ja Haapamäki – Tampere ratavyöhykkeiden henkilöliikenteen kehittämistarpeita. Erityisesti tuli arvioida rautateiden paikallisliikenteen muutostarpeita tulevaisuudessa.

Työryhmän puheenjohtajana toimi ylitarkastaja Kari Korpela liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä jäsenenä liikenneinsinööri Pekka Kokki Keski-Suomen liitosta, maakuntainsinööri Jorma Ollila Etelä-Pohjanmaan liitosta, edunvalvontajohtaja Pentti Hämäläinen Pirkanmaan liitosta sekä Länsi-Suomen lääninhallituksesta ylitarkastajat Seija Siitonen, Eero Siikavirta ja Rauni Malinen. Työryhmän ja valvontaryhmän sihteerinä on toiminut DI Juha-Pekka Häyrynen Sito Oy:stä.

Työryhmä on käyttänyt työssään runsaasti asiantuntijoita. VR Osakeyhtiöstä liikennesuunnittelijat Sami Hovi ja Juho Hannukainen ovat laskeneet erilaisten liikennöintivaihtoehtojen vaikutuksia kalustonkiertoon, henkilöstökuluihin ja muuhun liikenteen järjestämiseen sekä arvioineet eri liikennöintivaihtoehtojen kokonaiskustannuksia. Ylitarkastaja Sini Puntanen Ratahallintokeskuksesta on varmistanut monia radanpitoon, seisakkeisiin, junanopeuksiin ja ratojen kapasiteettiin vaikuttavia erityistietoja.

Työn valvontaryhmän puheenjohtajana toimi aluksi rakennusneuvos Mikko Ojajärvi. Käytännössä valvontaryhmän puheenjohtajana on kuitenkin toiminut neuvotteleva virkamies Marcus Merin ja jäsenenä aluepäällikkö Tuomo Kojo Linja-autoliitosta, toiminnanjohtaja Harri Holtinen Keski-Suomen taksiyrittäjät ry:stä sekä ratakäytävän seutukuntien edustajina kansanedustaja Lauri Oinonen Keuruun seutukunnasta, Juupajoen kunnanjohtaja Hannu Koski Ylä-Pirkanmaan seutukunnasta ja Ähtärin kaupunginjohtaja Kari Heikkilä Kuusiokuntien seutukunnasta.

Joukkoliikennetarjonnan ja matkustustarpeen osalta selvitys on tehty kolmella tasolla:

- yhteydet maakuntakeskukseen; seudullinen ja maakunnallinen liikenne
- yhteydet maakuntakeskusten välillä; maakuntien välinen kaukoliikenne
- yhteydet valtakunnan kaukoliikenneverkkoon ja pääkaupunkiseudulle; valtakunnallinen kaukoliikenne ja ulkomaanyhteydet.

Työryhmän ehdotukset toimitettiin joulukuussa 2008 maakuntaliittojen hallitusten tietoon. Selvitystyön raportti viimeisteltiin maakuntaliitoilta saatujen näkemysten perusteella.

Kiitän liikenne- ja viestintäministeriön puolesta kaikkia työhön osallistuneita.

Helsingissä, marraskuun 28 p:nä 2008

Ylitarkastaja

Kari Korpela

YHTEENVETO

Liikenne- ja viestintäministeriö, Etelä-Pohjanmaan, Keski-Suomen ja Pirkanmaan liitot sekä Länsi-Suomen lääninhallitus yhdessä alueen kuntien ja liikennöitsijöiden kanssa ovat tutkineet mahdollisuuksia löytää yhteinen näkemys siitä, miten kolmen maakunnan alueelle rajautuvan alueen joukkoliikennettä, erityisesti raideliikennettä, tulisi kehittää. Tavoitteena oli selvittää voidaanko tehostamalla raideliikenteen ja bussiliikenteen yhteistyötä, uudistamalla reittejä sekä kehittämällä yhteisiä lippu- ja informaatiopalveluja ja kutsuliikennettä tarjota alueen asukkaille ja elinkeinoelämälle parempia julkisen liikenteen palveluja.

Tällä hetkellä valtio rahoittaa alueen raideliikennettä noin 3 miljoonalla eurolla ja alueen bussiliikennettä runsaalla 0,5 miljoonalla eurolla vuodessa. Lisäksi alueen kunnat, Kela ym. osallistuvat paikallisen liikkumisen kuten koululaisten ja sosiaali- ja terveystoimen kuljetuskustannuksiin.

Liikkumistarpeet

Liikkumistarpeita tarkasteltiin kolmella tasolla: yhteydet omaan maakuntakeskukseen (Jyväskylä, Seinäjoki, Tampere), yhteydet maakuntakeskusten välillä sekä yhteydet valtakunnalliseen kaukoliikenneverkkoon ja pääkaupunkiseudulle.

Näistä lähtökohdista työlle asetettiin seuraavia tavoitteita:

- Maakuntakeskuksiin suuntautuvan joukkoliikenteen tulee tukea paikallista liikkumista.
- Maakuntakeskusten välisten yhteyksien on oltava toimivia erityisesti elinkeinoelämän kannalta.
- Yhteydet valtakunnallisiin nopeisiin juna- ja bussiliikenteen verkkoihin on monipuolisesti taattava ja yhteydet pääkaupunkiseudulle on turvattava.
- Joukkoliikenteen on oltava edullista käyttäjille.
- Joukkoliikenteen järjestämisestä ei saa aiheutua kohtuuttomia kustannuksia kunnille, maakunnille ja valtion liikenneviranomaisille.
- Yleiset liikennepoliittiset ja ympäristöpoliittiset tavoitteet on huomioitava.

Työn aikana nousi esiin erityiskysymyksenä ns. vanhojen taajamien ongelma, esimerkkinä Haapamäen ja Myllymäen yhteystarpeet maakuntakeskuksiin ja opiskelijoiden matkustustarpeet.

Väestökehitys 2000-luvulla ratakäytävissä ja tarkastelualueen kunnissa

Seinäjoen suunnan ratakäytävän kunnissa (Alavus, Töysä, Ähtäri) asuu vajaat 20 000 henkeä, joista n. 7 500 alle 3 km etäisyydellä asemista. Väestö on vähentynyt noin 1 000 henkilöllä, eli 5 %:lla vuodenvaihteesta 1999/2000 tähän hetkeen. Ratakäytävä ei voi palvella erityisen hyvin Alavutta, koska asutuksesta vain 10 % on alle 1 km ja 21 % alle 3 km etäisyydellä asemasta.

Jyväskylän suunnan ratakäytävän kunnissa (Keuruu, Multia, Petäjävesi) asuu vajaat 17 000 henkeä, joista n. 9 750 alle 3 km etäisyydellä asemista. Väestön vähenemä on ollut noin 1200 henkeä, eli 8 % tällä vuosituhannella. Keuruun ydinkeskusta ja Petäjäveden keskusta sijaitsevat hyvin raideliikenteeseen nähden, kun sen sijaan Multia on liityntäliikenteen varassa.

Tampereen suunnan ratakäytävän kunnissa (Juupajoki, Mänttä, Orivesi, Vilppula) asuu n. 23 500 henkeä, joista n. 16 000 alle 3 km etäisyydellä asemista. Väkiluku on myös tässä käytävässä laskenut noin 700 henkeä, eli 3 %. Väestö ja elinkeinotoiminta sijaitsevat poikkeuksellisen hyvin rataverkkoon nähden. Ratakäytävän vaikutuspiirissä on kuntien asukkaista alle 1 km etäisyydellä 32 – 48 % ja alle 3 km etäisyydellä 59 – 75 %.

Joukkoliikenteen tarjonta nykyisin

Tampereen suunnasta henkilöjunat liikennöivät Vilppulaan ja edelleen Haapamäelle kolme kertaa päivittäin siten, että illan viimeinen ja aamun varhaisin yhteys välillä Vilppula – Haapamäki hoidetaan kutsutaksilla. Junakalustona käytetään uudehkoa dieselpaikallisjunakalustoa.

Seinäjoen ja Jyväskylän maakuntakeskusten välillä kulkee kolme henkilöjunaa Haapamäen kautta molempiin suuntiin kuutena (6) päivänä viikossa. Haapamäen kautta kulkevaa yhteyttä käytetään vaihtoehtona Tampereen kautta kulkevalle tarjonnalle. Yhteys ajetaan dieselveturin vetämällä 4 – 5 vaunun pituisella junalla. Koon mitoittaa Seinäjoen ja Vaasan välinen matkustajakysyntä. Seinäjoen ja Jyväskylän välinen vaihtoehtoinen reitti Tampereen kautta on matka-ajaltaan käytännössä sama ja tarjoaa maakuntakeskusten välillä noin 10 päivittäistä yhteyttä palveluiltaan paremmalla junakalustolla (ravintola, sähköpistokepaikat, ilmastointi). Haapamäen kautta kulkeva yhteys on matkustajalle halvempi ja siksi sitä käyttävät esimerkiksi opiskelijat.

Tarkastelualueella bussiliikenteen tarjonta on selvästi vahvinta Keuruun ja Jyväskylän sekä Oriveden ja Tampereen välillä. Muilla yhteysväleillä tarjonta on niukempaa painottuen ensisijaisesti koulu- ja opiskelumatkojen sekä arkipäivisin tehtävien asiointimatkojen tarpeisiin. Kokonaisuutena alueen bussiliikenteen tarjonta ylittää monilta osin peruspalvelutason kriteerit.

Liityntä valtakunnalliseen henkilöliikenneverkkoon ja pääkaupunkiseudulle toimii nykyisin Jyväskylässä, Seinäjoella, Tampereella ja Orivedellä. Liityntä tapahtuu joko henkilöautolla, bussilla tai taajamajunalla.

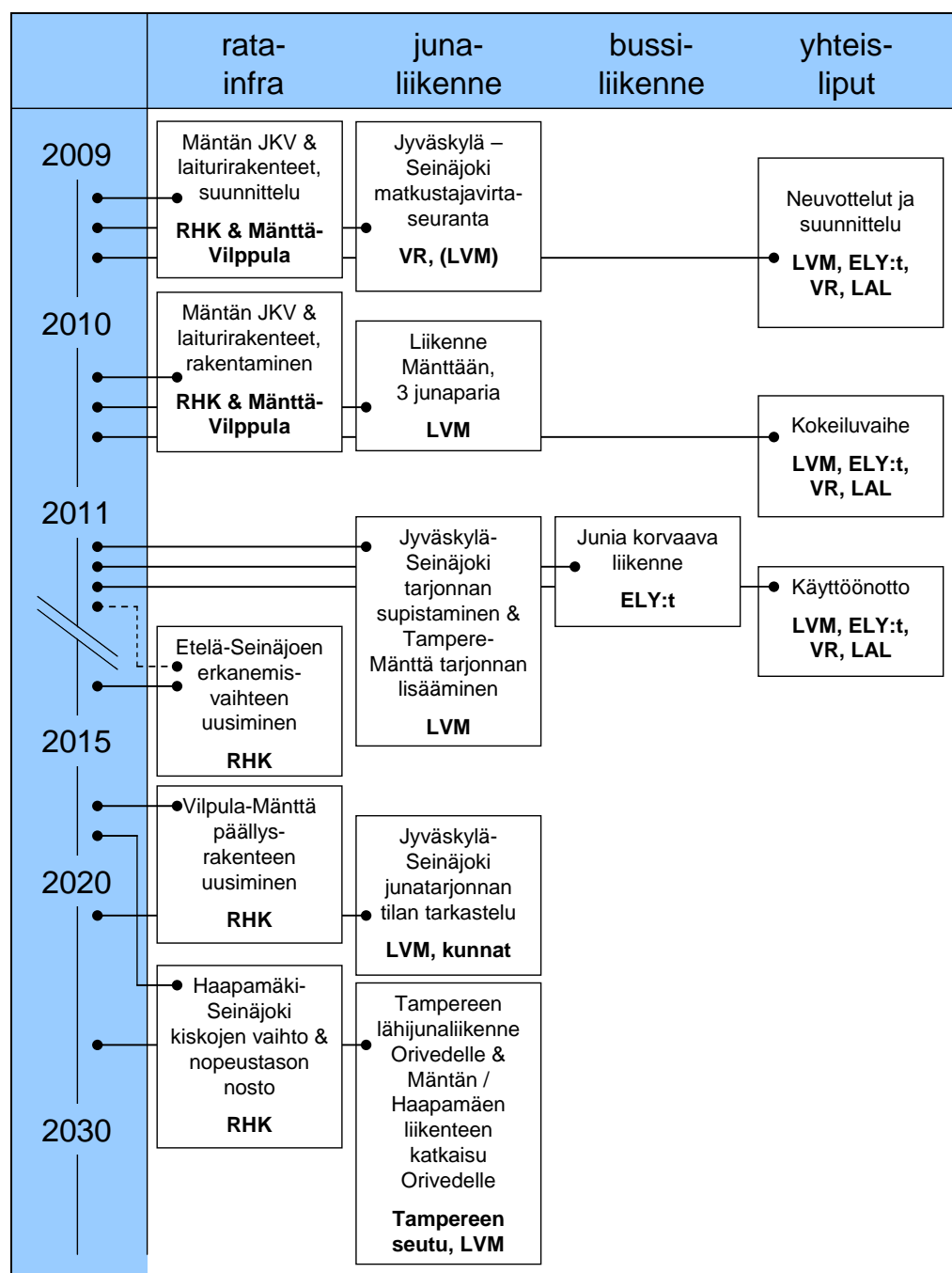
Hallinnolliset ongelmat kehittämistyössä

Kunta- ja valtionhallinnossa on käynnissä merkittäviä organisaatioiden uudistustöitä. Tässä työssä on oletettu, että valtion liikenne-/väylävirasto aloittaa työnsä vuoden 2010 alusta, Länsi-Suomen lääninhallituksen liikenneosasto sulautetaan paikallisiin ELY-toimielimiin. Toimivaltaiset alueelliset lupaviranomaiset ostavat/kilpailuttavat bussiliikenteen maakuntakeskuksissa ja yhdessä ELY:ten kanssa varmistavat joukkoliikenteen peruspalvelutasoisen tarjonnan alueellaan. Henkilöjunaliikenteen ostaa liikenne- ja viestintäministeriö vuoden 2011 loppuun.

TOIMENPIDESUOSITUKSET

Työryhmän tavoitteena on tarjota alueen matkustajille sekä alueella toimiville yrityksille hyvin järjestetyt, taloudelliset, paremmin integroidut liikennepalvelut, jotka vastaavat hyvin tulevaisuuden vaatimuksiin. Vaatimuksina korostuvat mm. matkustamisen nopeus ja ympäristökuormituksen vähentäminen. Toisaalta alueen väestön väheneminen radanvarsikunnista ja keskittyminen maakuntakeskusten läheisyyteen asettaa haasteen liikenteenhoidon taloudelle. Toimenpidesuosituksia on mitoitettu siten, että lisääntyvästä palvelutarjonnasta huolimatta joukkoliikenteen julkinen subventio ei alueella kasva.

Kaavio 1 Suositellut kehittämistoimenpiteet, toimenpiteiden aikataulutus ja vastuunjako



Yhteydet maakuntakeskuksiin

Etelä-Pohjanmaan keskukseen Seinäjoelle suuntautuva liikenne oli helpoimmin rajattavissa. Matkustamista junalla Myllymäkeä kauempaa Ähtärin – Seinäjoen suuntaan tapahtuu hyvin rajoitetusti. Maakunnan hallinnollinen raja on myös liikkumisen rajana Etelä- Pohjanmaan suunnalla. Tosin lähinnä kesäaikaan esimerkiksi kesäasukkaat käyttävät junaa myös Jyväskylään ja Tampereelle. Myös Tampereelle ja pääkaupunkiseudulle liikutaan bussien pika- ja vakiovuoroilla Virtojen ja Ruoveden kautta.

Työryhmä suosittelee täydentäviä bussiliikenteen ostoja työssäkäynnin ja kaukoliikenneyhteyksien mahdollistamiseksi aina Myllymäen tasalta Seinäjoen suuntaan. Osa bussiliikenteen ostoista tarkoittaa käytännössä nykyisten bussireittien jatkamista Alavudelta Ähtärin suuntaan, osa kokonaan uusia bussivuoroja poistuvia junayhteyksiä korvaamaan. Täydentävä bussien ostoliikenne toteutetaan, mikäli junatarjontaa supistetaan nykyisestä.

Keski-Suomen maakuntakeskukseen Jyväskylään suuntautuvien matkojen määrittely on ollut astetta vaativampaa erityisesti Keuruun kaupungin alueella. Keuruun keskustasta Jyväskylään on erittäin hyvä bussiliikenteen päivittäinen tarjonta. Pieniä puutteita on lähinnä viikonloppuliikenteessä. Junaliikenteen rooli alueella on nykyisin yksinomaan pitkämatkainen ei-päivittäinen matkustus.

Työryhmä suosittelee säilytettäväksi kaksi päivittäistä junayhteyttä Seinäjoelta Haapamäen kautta Jyväskylään. Yksi poistuva arkipäivän junayhteys korvataan hyvillä busiyhteyksillä Haapamäen ja Keuruun tasolta Jyväskylään. Järjestely turvaa erittäin hyvän palvelutason Keuruun suunnalta. Keuruulta säilytetään lisäksi syöttöyhteys junalle Vilppulaan.

Keuruun kaupunkikeskustan länsipuolisen asutuksen ja elinkeinoelämän yhteystarpeet erityisesti Haapamäen ja Pihlajaveden alueilla suuntautuvat Jyväskylän lisäksi myös Tampereen suuntaan. Yhteystarpeet Tampereen suuntaan otetaan huomioon toimenpidesuosituksissa.

Työryhmä suosittelee edelleen kolmen päivittäisen junayhteyden tai korvaavan liityntäyhteyden säilyttämistä Haapamäen tasolta Tampereen suuntaan kaikkina viikonpäivinä.

Tampereen suunnan maakunnallisten taajamajunayhteyksien parantamisesta on jo aiemmin tehty useita selvityksiä ja ehdotuksia. Taajamien maantieteellinen sijainti, yhdyskuntarakenne ja suhteellisen vakaa väestömäärä asemien läheisyydessä antavat perusteen raideliikenteen lisäämiseen Orivedeltä Juupajoen kautta Vilppulaan ja edelleen Mänttään. Uusi Mänttä-Vilppulan kaupunki aloittaa toimintansa 1.1.2009 ja on selkeästi Tampere-suuntautunut.

Selvitystyön aikana tutkittiin myös sellaista henkilöjunavaihtoehtoa, jossa Tampereen seudulla olisi toiminnassa raidepaikallisliikenne Orivedelle saakka. Tällöin dieselvetoisella kalustolla Vilppulan suunnasta lähes kaikki liikenne päättyisi Orivedelle, jossa olisi välitön vaihtomahdollisuus. Vaihtoehdossa olisi saatu 6 – 7 päivittäistä junayhteyttä Mänttään ja Haapamäen/Keuruun keskustan suuntaan. Vaihtoehdon jatkokehittelystä kuitenkin luovuttiin tässä vai-

heessa, koska Tampereen seudun paikallisliikenteen toteutuksen aikataulusta ja laajuudesta ei ole tehty päätöksiä.

Yhdessä uuden Mänttä-Vilppulan kaupungin, Ratahallintokeskuksen ja VR Oy:n kanssa on alustavasti selvitetty tarvetta ja mahdollisuuksia Vilppula–Mänttä -rataosan kunnostamisesta henkilöliikenteelle sopivaksi. Samassa yhteydessä on todettu, että henkilöliikenteen investoinnit eivät voi kohdistua vain Ratahallintokeskukselle. Pirkanmaan liitto ja alueen kunnat ovat jo aiemmin tehneet asiasta esityksiä liikenne- ja viestintäministeriölle. Liikennöinti Mänttään tapahtuisi siten, että osa junista ajettaisiin suoraan Mänttään, mutta Haapamäelle suuntautuvat junat liitettäisiin tai irrotettaisiin Vilppulassa siten että Vilppulasta etelään kulki si aina vähintään kaksi junayksikköä.

Työryhmä suosittelee, että Tampereelta saakka ajettava dieselhenkilöjunaliikenne ulotettaisiin myös uuden Mänttä-Vilppulan kaupungin keskustaan siten, että osa kahden yksikön junista jatkaisi Vilppulan asemalta Mäntän keskustaan ja toinen osa Haapamäelle.

Liikenteen avaaminen Mänttään edellyttää mittavia Ratahallintokeskuksen johdolla tehtäviä investointeja Vilppula–Mänttä välille ja uuden Mänttä-Vilppulan kaupungin osallistumista merkittävästi aiheutuviin kustannuksiin.

Maakuntien väliset yhteydet sekä yhteydet valtakunnanverkkoon ja pääkaupunkiseudulle

Selvitystyössä rajattiin maakuntien väliset tarkastelut Seinäjoen ja Jyväskylän välille. Yhteydet Tampereen ja Jyväskylän sekä Tampereen ja Seinäjoen välillä täyttävät selkeästi kaikki julkisen henkilöliikenteen kriteerit.

Suosituksena toivotaan, että VR Osakeyhtiö seuraa tiiviisti, kuinka suuri osa matkustajista kulkee vuosina 2009 ja 2010 Seinäjoen ja Jyväskylän välillä Tampereen kautta ja kuinka paljon nykyistä Haapamäen kautta kulkevaa sähköistämätöntä yhteyttä.

Seinäjoen ja Jyväskylän välisten yhteyksien järjestäminen ensisijaisesti Tampereen kautta sähköistettyä rataverkkoa pitkin vähentää liikenteen päästöjä selvästi, vaikka matka rataa pitkin on pidempi.

Seinäjoen ja Jyväskylän välistä liikennettä tarkasteltaessa huomioitiin rautatieinfrassa ja maakuntakeskusten lähiverkossa tapahtuvat muutokset: Tampereen ja Seinäjoen välin nopeustaso korotetaan 1.12.2008 lukien enimmäisnopeuteen 200 km/h. Vaasan ja Seinäjoen välisen radan sähköistys valmistuu kesän 2011 aikataulukautteen mennessä. Seinäjoelta Jyväskylän suuntaan haarautuvaa rataa parannetaan tulevaisuudessa, mutta rahoitusvajeesta johtuen toteutuksen aikataulu on vielä täsmentymättä.

Tampereen ja Jyväskylän välisen radan perusparannustöitä jatketaan vuonna 2009. Tavoitteena on, että tulevaisuudessa Tampereen ja Jyväskylän välillä matka-aika lyhenee ja, että entistä suurempi osa Seinäjoen ja Jyväskylän välin matkustajista käyttää laadukkaampia junapalveluja matkustamalla Tampereen kautta.

Työryhmä suosittelee yksimielisesti, että vähäisen kysynnän vuoksi Seinäjoen ja Jyväskylän välillä Haapamäen kautta kulkevat henkilöjunayhteydet vähennetään kahteen päivittäiseen edestakaiseen yhteyteen Vaasan – Seinäjoen välisen sähköistyksen valmistuttua. Toimenpiteen vaikutuksia seurataan tehostetusti.

Yhteyksiä pääkaupunkiseudulle työryhmä tarkasteli erityisesti Etelä- Pohjanmaan kaakkoiskulman ja Keuruun osalta. Syöttöyhteyksiä Alavudelta, Ähtäristä ja Myllymäeltä Parkanon asemalle tutkittiin, mutta kokonaisuutena katsottiin yhteyksien kehittäminen ko. alueilta Seinäjoelle huomattavasti järkevämmäksi. Yhteydet Keuruulta pääkaupunkiseudulle on mahdollista järjestää joko Jyväskylän matkakeskuksen tai Vilppulan ja Tampereen kautta kuten nykyisin. Jyväskylän vaihtoehto tarjoaisi enemmän päivittäisiä vuoroja, mutta vaatisi juna- ja bussiliikenteen nykyistä tiiviimpää yhteistyötä.

Työryhmä suosittaa, että kaikki osapuolet aktiivisesti edistävät juna- ja bussiliikenteen yhteislippujen käyttöönottoa heti kun tekniset järjestelmät sen mahdollistavat. Työtä on tehtävä sekä valtakunnallisesti että seudullisesti ja maakunnallisesti.

ESIPUHE**YHTEENVETO****SISÄLLYSLUETTELO**

1	JOHDANTO	19
1.1	Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet.....	19
1.2	Suunnittelun rajaukset	19
1.2.1	Suunnittelualue	19
1.2.2	Liikennetyypit	20
2	LIIKENNEVERKKO, VÄESTÖ JA LIIKKUMISTARPEET	21
2.1	Infrastruktuuri	21
2.1.1	Rautatiet	21
2.1.2	Maantieverkko.....	23
2.2	Junaliikenne	23
2.3	Bussiliikenne	26
2.4	Asukasmäärä ja väestökehitys	28
2.5	Kysyntäpotentiaali	33
2.5.1	Työmatkat ja pendelöinti.....	33
2.5.2	Nykyiset matkustajamäärät	37
3	JOUKKOLIIKENTEEN NYKYINEN PALVELUTASO	39
3.1	Yhteydet maakuntakeskuksiin.....	40
3.2	Yhteydet maakuntakeskusten välillä.....	46
3.3	Yhteydet pääkaupunkiseudulle ja valtakunnalliseen kaukoliikenteeseen.....	49
3.4	Lippujärjestelmät.....	51
3.5	Yhteenveto palvelutasoanalyyseistä	51
4	JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISMAHDOLLISUUKSIA	53
4.1	Toimintaympäristön muutostekijät.....	53
4.2	Liikenteen ympäristökuormituksen vähentäminen	53
4.3	Aiemmat selvitykset	54
4.3.1	Tampere-Haapamäki radan henkilöliikenteen kehittäminen.....	54
4.3.2	Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma	55
4.3.3	Seinäjoen kaupunkiseudun paikallis- ja palveluliikennesuunnitelma.....	55
4.3.4	Länsi-Suomen lääninhallituksen ostoliikenteen vaikuttavuusselvitys	56
4.3.5	Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma – SESELI 2015.....	56
4.4	Ratakäytävä Tampere – Haapamäki.....	57
4.5	Ratakäytävä Jyväskylä – Haapamäki – Seinäjoki	60
5	SUOSITELTAVAT KEHITTÄMISTOIMENPITEET	65
5.1	Junaliikenne	65
5.1.1	Tampere – Haapamäki / Mänttä	65
5.1.2	Jyväskylä – Haapamäki – Seinäjoki.....	67
5.1.3	Ympäristökuormituksen muutos	69
5.2	Bussi- ja taksiliikenne	69
5.3	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä ja tiedotusvastuut	69

5.4	Infrastrukturi	70
5.5	Toimenpiteiden vaikutukset	70
5.5.1	Joukkoliikenteen palvelutaso	70
5.5.2	Matkustajamäärä	71
5.6	Toimenpiteiden kustannukset, aikataulus ja vastuujako	71
5.6.1	Junaliikenne.....	71
5.6.2	Bussiliikenne	72
5.6.3	Lippujärjestelmien yhtenäistäminen	72
5.6.4	Ratainfrastrukturi	73
LÄHTEET.....		75
LIITTEET.....		77
Liite 1	Lääninhallituksen ostoliikenne syksyllä 2008.....	79
Liite 2	Oppilaitokset ja muut erityiskohteet	82
Liite 3	Matka-aikoja suunnittelualan yhteysväleillä eri kulkutavoilla.....	85

1 JOHDANTO

1.1 Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Tampere – Seinäjoki rata Parkanon kautta valmistui läpiajettavaksi 1.1.1971 ja Jämsänkoski – Jyväskylä väli 1.11.1977. Oikoratojen valmistuttua henkilöliikenne Haapamäen kautta on ollut jatkuvan kiistelyn kohde. Uudet maakuntakeskusten väliset ratayhteydet ovat yksiraiteisia ja niiden kapasiteetti on ollut hyvin käytössä 2000-luvulla. Melkein joka vuosi on jouduttu erityisesti tavaraliikenteen juna ajamaan edelleen aiempaa sähköistämätöntä ratakäytävää pitkin. Henkilöliikenne on liikennekatkon aikana yleensä korvattu bussikuljetuksilla. Esimerkiksi vuonna 2008 korvaavia yhteyksiä on Tampereen ja Jyväskylän välillä järjestetty useana jaksona yhteensä runsaan kuukauden ajan.

Rautateiden henkilöliikenne Haapamäen kautta on kannattamatonta, liikenne- ja viestintäministeriön ostamaa liikennettä. Alijäämää kertyy vuositasolla runsaan 600 000 junakilometrin liikenteestä VR Osakeyhtiölle yli 3 miljoonaa euroa vuodessa. Alijäämä korvataan VR Osakeyhtiölle vuoden 2011 loppuun saakka voimassa olevassa kaukoliikenteen ostosopimuksessa sovitulla tavalla. Alueen kunnat eivät ole osallistuneet raideliikenteen ostoihin. Pohjois-Pirkanmaan kunnista Orivesi, Juupajoki ja Vilppula osallistuivat muutama vuosi sitten kiskobussiliikenteen vaatimiin investointeihin. Esimerkiksi Vilppula maksoi Kolhon pysäkin investoinneista noin 70 000 euroa.

Junaliikenteen lisäksi alueen joukkoliikennetarjonta muodostuu linja-autoliikenteestä, joka palvelee pääosin seudullisia ja paikallisia matkustustarpeita. Toistaiseksi suurimman osan linja-autoliikenteestä ovat liikennöitsijät hoitaneet linjaliikennelupien nojalla ilman yhteiskunnan suoraa tukea. Kolme Länsi-Suomen lääninhallituksen palveluyksikköä Jyväskylässä, Tampereella ja Vaasassa ostavat alueelle täydentävää bussiliikennettä noin 0,52 miljoonalla eurolla. Tästä noin 0,18 miljoonaa suuntautuu reiteille, joilla on myös junaliikennettä. Ostoliikenteellä turvataan tarvittavat palvelut erityisesti kesä- ja viikonloppuliikenteen osalta. Lääninhallituksen ostoliikenteen lisäksi alueen kunnat ostavat paikallisen koululais- ja palveluliikenteen vuoroja ja myöntävät tukea seutulippujen asiakashintojen alennuksiin.

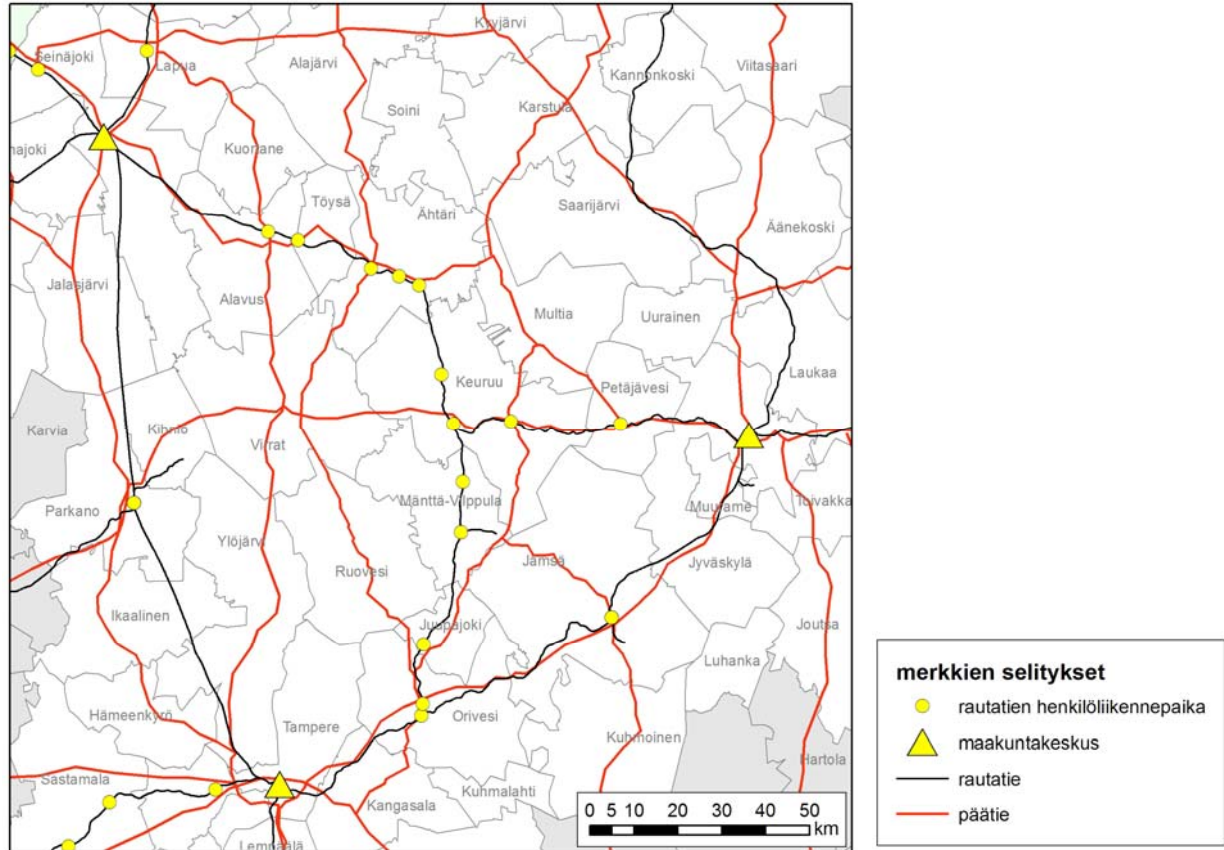
Työn aikana liikenne- ja viestintäministeriö on vastannut noin 10 asiaa sivuavaan eduskuntakysymykseen. Myös maakuntien liitot, eräät kunnat ja erilaiset yhdistykset ovat toimittaneet kannanottoja työssä huomioitavaksi.

1.2 Suunnittelun rajaukset

1.2.1 Suunnittelualue

Maantieteellisesti suunnittelualueeksi on rajattu Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki- ja Tampere–Orivesi–Haapamäki ratojen muodostamat joukkoliikenteen kannalta yhtenäiset vyöhykkeet. Ensisijaisen tarkastelualueen ovat muodostaneet Alavuden ja Ähtärin kaupungit sekä Töysän kunta Etelä-Pohjanmaalta, Keuruun kaupunki ja Petäjäveden kunta Keski-Suomesta sekä Mäntän ja Oriveden kaupungit ja Juupajoen ja Vilppulan kunnat Pirkanmaalta. Selvityksen kartat ja tilastot on muodostettu pääosin 1.1.2009 voimaan astuvan kuntajaon mukaisina. Ensisijaisella suunnittelualueella kuntajakoon tulee 1.1.2009 alkaen yksi muutos, kun Mäntän kaupunki liittyy Vilppulan kuntaan ja muodostuu uusi Mänttä-Vilppulan kaupunki.

Edellisessä kappaleessa mainittujen kuntien lisäksi tarkastelualueena on tietyiltä osin pidetty seuraavien seutukuntien alueita kokonaisuutena: Jyväskylän, Keuruun, Kuusiokuntien, Seinäjoen, Tampereen ja Ylä-Pirkanmaan seutukunnat.



Kuva 1 Tarkastelualueen rata- ja päätieverkko.

1.2.2 Liikennetyypit

Joukkoliikennetarjonnan ja matkustustarpeen osalta selvitys on tehty kolmella tasolla:

1. yhteydet maakuntakeskukseen; seudullinen ja maakunnallinen liikenne
2. yhteydet maakuntakeskusten välillä; maakuntien välinen kaukoliikenne
3. yhteydet valtakunnan kaukoliikenneverkkoon ja pääkaupunkiseudulle; valtakunnallinen kaukoliikenne ja ulkomaanyhteydet

Kuntien sisäisen joukkoliikenteen kysynnän ja tarjonnan tarkastelu on jätetty tämän selvitystyön ulkopuolelle, koska junaliikenteen merkitys paikallisessa liikkumisessa suunnittelualueella on vähäinen, eikä sen merkityksen katsota tulevaisuudessakaan nousevan samaan kerta-luokkaan seudullisen ja valtakunnallisen matkustuksen kanssa.

Tarkastelu on tietoisesti tehty junaliikennelähtöisesti. Bussiliikenteen rooli alueen joukkoliikenteen palvelutason muodostamisessa on kuitenkin otettu täysimääräisesti huomioon kaikissa tarkasteluissa paikallisliikennettä ja palveluliikennettä lukuun ottamatta.

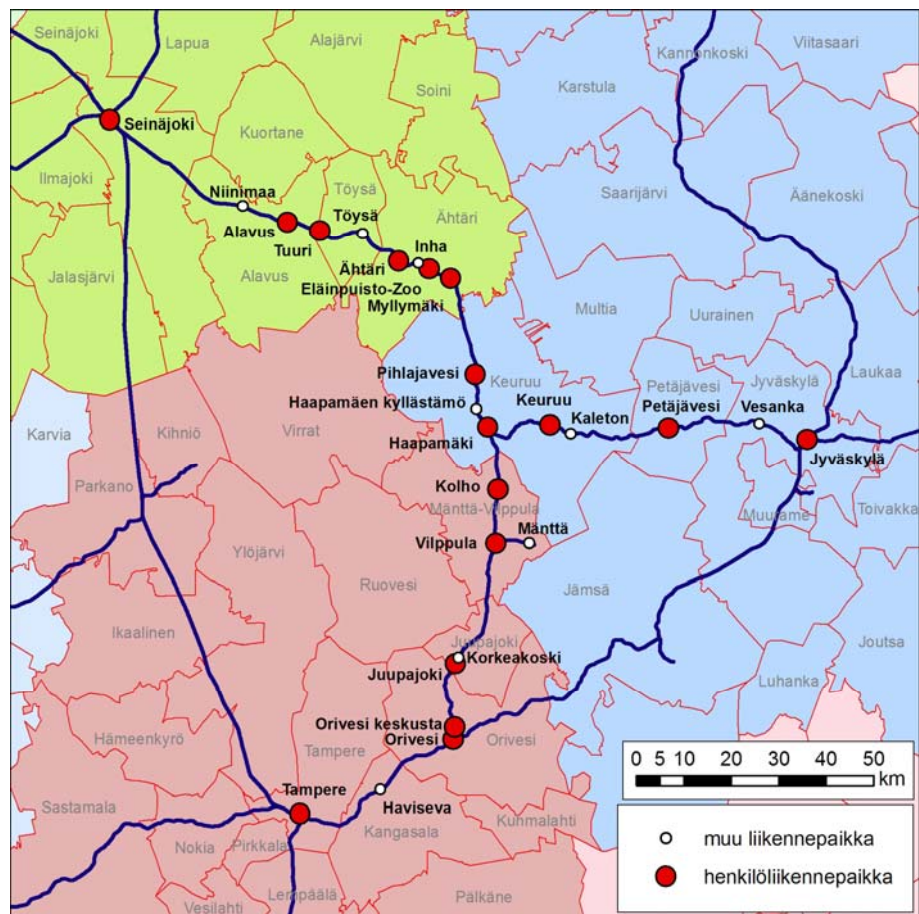
2 LIIKENNEVERKKO, VÄESTÖ JA LIIKKUMISTARPEET

2.1 Infrastrukturi

2.1.1 Rautatiet

Suunnittelualueen radat Orivesi–Haapamäki ja Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä ovat sähköistämättömiä ja yksiraiteisia. Radat ovat radiokauko-ohjattuja ja kuuluvat junakulunvalvonnan piiriin. Radiokauko-ohjaus on eräänlainen kauko-ohjauksen kevytversio. Normaalista kauko-ohjauksesta poiketen radio-ohjatuilla rataosilla ei ole liikennepaikoilla lähtöpastimia, vaan lähtölupa annetaan ainoastaan radioteitse. Edellä mainittujen rataosien liikennepaikat ovat radio-ohjauksesta johtuen yhtä poikkeusta lukuun ottamatta miehittämättömiä. Ainoastaan Vilppulan asemalla on henkilökuntaa Vilppula–Mänttä -rataosan liikenteenohjauksen ja paikallisen junien vaihtotyötoiminnan tarpeisiin. Myös Vilppula–Mänttä -rataosa on yksiraiteinen ja sähköistämätön. Muista suunnittelualueen radoista poiketen se ei kuulu kauko-ohjauksen, eikä junakulunvalvonnan piiriin.

Tampere – Orivesi -rataosuus poikkeaa muista suunnittelualueen radoista. Se on sähköistetty, kaksiraiteinen ja varustettu linjasuojastusjärjestelmällä. Rataosuus kuuluu perinteisen kauko-ohjauksen piiriin ja se on varustettu junakulunvalvontajärjestelmällä.



Kuva 2

Suunnittelualueen rataverkko ja rautatieliikennepaikat.

Radan päällysrakenne ja kunnossapitotaso vaikuttavat mm. suurimpaan radalla sallittuun ajonopeuteen. Suunnittelualueen ratojen päällysrakenneluokat, kunnossapitotasot ja suurimmat sallitut nopeudet on esitetty *taulukossa 1*.

Taulukko 1 Suunnittelualueen rataverkon luokitus. (RHK 2008a)

rataosa	päällysrakenneluokka ¹⁾	kunnossapitotaso ²⁾	ratapituus	suurin sallittu nopeus matkustajajunille
Tampere – Orivesi	C ₂	1	114 km	140 km/h
Orivesi – Haapamäki	C ₁	4		100 km/h
Haapamäki – Jyväskylä	B ₁	4	78 km	100 km/h
Haapamäki–km 301,1	C ₁	4	118 km	90 km/h
km 301,1–Pihlajavesi	C ₂	4		100 km/h
Pihlajavesi–Seinäjäoki	B ₁	4		100 km/h
Vilppula–Mänttä	B ₁	4	8 km	50 km/h
1) RHK:n päällysrakenneluokitus kevyimmästä raskaimpaan: A, B1, B2, C1, C2, D				
2) RHK:n kunnossapitotasot parhaimmasta heikoimpaan: 1AA, 1A, 1, 2, 3, 4, 5, 6				

Junakohtauspaikkoina toimivat Orivesi–Haapamäki -rataosalla Korkeakoski ja Vilppula. Seinäjoki–Jyväskylä -rataosalla junakohtauksia voidaan järjestää Alavudella, Pihlajavedellä, Haapamäellä ja Petäjävedellä.

Ratainfrastruktuurin kunnan osalta tilanne on rataosittain seuraava (RHK 2008b):

Orivesi–Haapamäki

Rataosan päällysrakenne (kiskot, pölkyt, tukikerros) on uusittu vuosien 1996-2002 välisenä aikana lukuun ottamatta puupölkytystä, joka on tehty ns. hajavaihtona. Hajavaihtomenetelmästä johtuen puupölkytystä joudutaan tulevana vuosina uusimaan n.5000 kpl vuodessa. Lisäksi rataosalla on kuivatuksiin, rumpuihin, siltoihin ja stabiliteettiin liittyviä korjaustarpeita. Radan kunto vastaa tämän päivän liikennetarpeita.

Haapamäki–Jyväskylä

Rataosan päällysrakenne (kiskot, pölkyt ja tukikerros) on uusittu vuosien 1996-2002 välisenä aikana. Ylläpitoinvestointien luonteisina korjauksina olisi lähivuosina tehtävä pengerlevityksiä, kuivatuksien parantamisia ja siltojen sekä rumpujen korjauksia. Nykyiset liikennemäärät hoituvat hyvin.

Haapamäki–Seinäjäoki

Rataosan puupölkytys on uusittu vuosien 1998-2007 välisenä aikana. Suurimmalla osalla rataosaa (n. 70 rata-km) on vielä erittäin huonokuntoiset K43 rataiskot, jotka ovat kunnoltaan elinkaarensa päässä. Kiskonvaihto ja tukikerroksen rakentaminen eivät ole mahtuneet TTS-hankkeeksi johtuen vähäisistä liikennemääristä. Lisäksi rataosalla on kuivatuksiin, siltoihin ja rumpuihin liittyviä korjaustarpeita.

2.1.2 Maantieverkko

Suunnittelualan päätieverkon muodostavat:

vt 9	(Turku-)Tampere-Orivesi(-Jyväskylä-Kuopio)
vt 18	Jyväskylä-Petäjävesi-Multia-Ähtäri-Alavus-Seinäjoki(-Ylistaro)
vt 23	Jyväskylä-Keuruu-Virrat-Parkano(-Pori)
kt56	Jämsä-Mänttä
kt58	(Kangasala-)Orivesi-Mänttä-Keuruu-(Kärsämäki)

2.2 Junaliikenne

Junaliikenne rataosilla Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki ja (Tampere–)Orivesi–Haapamäki on liikenne- ja viestintäministeriön VR Oy:ltä ostamaa liikennettä. Liikenne on tyypiltään ns. taajamajunaliikennettä. Tämä tarkoittaa että juniin ei myydä paikkalippuja ja niissä on ainoastaan 2. luokan paikkoja. Junissa on invahissi ja matkatavaraosasto, jossa on mahdollisuus kuljettaa esimerkiksi polkupyöriä tai lastenvaunuja. Junissa ei ole ravintolavaunua, kärrymyyntipalveluja eikä sähköpistokepaikkoja asiakkaiden sähkölaitteille. Osassa taajamajunia on tupakointimahdollisuus.

Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki

Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki -rataosalla liikennöi päivittäin 3 taajamajunaparia lukuun ottamatta viikonloppua, jolloin junaparien määrä on 2,5. Liikenne hoidetaan dieselveturivetoisilla junilla, joiden vaunusto koostuu ns. sinisistä matkustajavaunuista. (kuva3) Liikenne on nykyisin kytketty Seinäjoki–Vaasa -rataosan liikenteeseen siten, että kaikki kolme junaparia liikennöivät Jyväskylästä Haapamäen ja Seinäjoen kautta Vaasaan ja päinvastoin.



Kuva 3 Dv12-vetoinen "sinisistä vaunuista" koostuva taajamajuna.

Tampere–Orivesi–Haapamäki/Vilppula

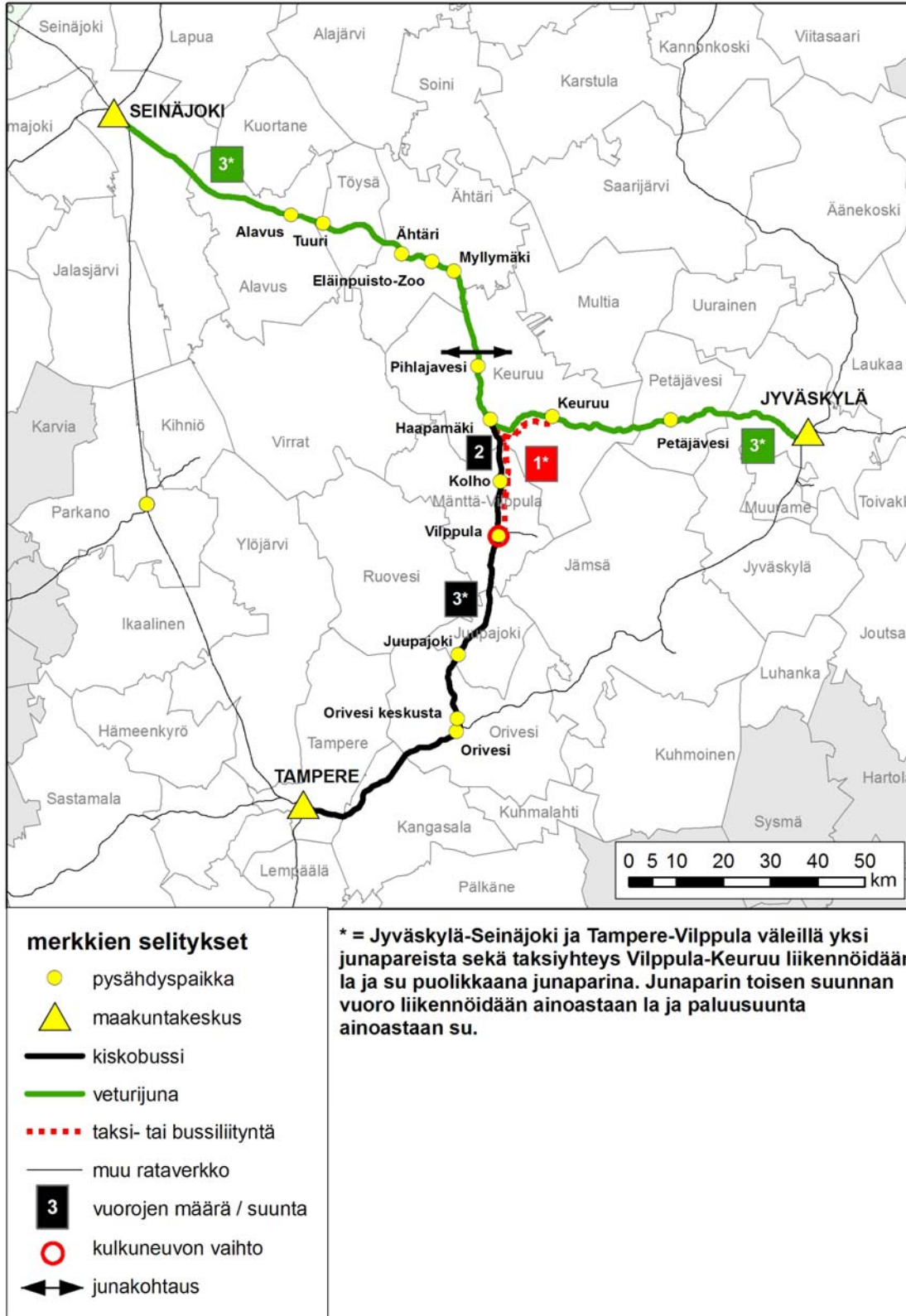
Myös Tampere–Orivesi–Haapamäki rataosalla liikennöi päivittäin 3 taajamajunaparia. Junapareista kaksi liikennöi Tampereelta Haapamäelle asti ja yksi ainoastaan Vilppulaan asti. 30.5.2008 asti kaikkien junien pääteasemana toimi Haapamäki. Vilppula–Haapamäki -väliltä lakkautettua junaparia korvaa tällä hetkellä linjataksiyhteys Vilppula–Haapamäki–Keuruu. Viikonloppuisin Tampere–Orivesi–Vilppula junaparien määrä on 0,5, eli toinen junaparin vuoroista ajetaan lauantaina, toinen sunnuntaina. Liikenne hoidetaan Dm12-kiskobussikalustolla. (kuva 4) Tällä hetkellä liikenteeseen on käytössä kiskobusseja kaksi kappaletta. Junat voidaan liikennöidä matkustajapaikkatarpeen mukaan joko yhdestä tai kahdesta Dm12-kiskobussista koostuvina.



Kuva 4 Yhdestä Dm12-kiskobussiyksiköstä koostuva juna

Suunnittelualan junaliikenteen reitit, tarjonnan määrä ja pysähdyspaikat on esitetty kartta-kuvassa 5.

Kuva 5 Junaliikenteen nykyinen tarjonta suunnittelualueella

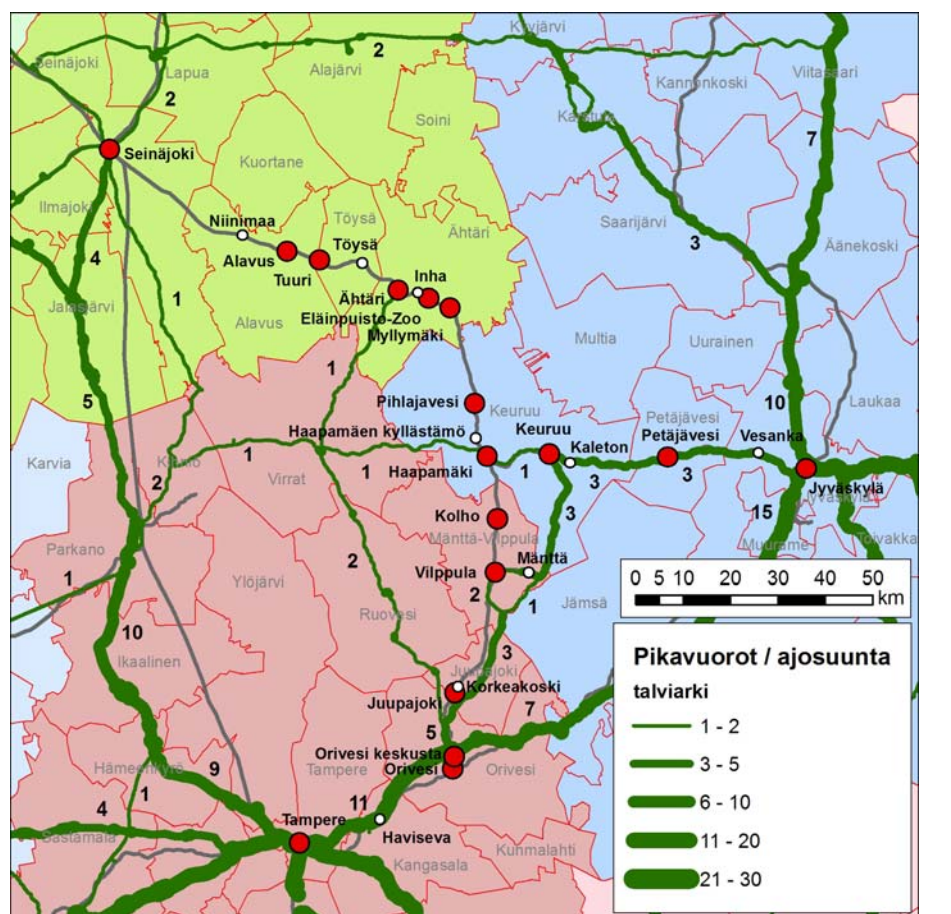


2.3 Bussiliikenne

Pikavuoroliikenne

Suunnittelualueen bussiliikennettä on tarkasteltu aluksi erikseen pikavuoroliikenteen ja vakiovuoroliikenteen osalta. Näin on toimittu, koska liikennetyypit eroavat toisistaan merkittävästi palvelutasonsa ja palveluverkkonsa osalta. Pikavuoroliikenne vastaa useissa tilanteissa palvelutasoltaan kappaleessa 2.2 esiteltyä taajamajunaliikennettä. Pikavuoroliikenne liikennöi etupäässä päätieverkkoa pitkin ja pysähtyy vain erikseen määritellyillä pikavuoropysäkeillä. Näin pyritään pitämään matka-ajat lyhyinä ja palvelemaan ensisijaisesti pitkämatkaisen liikenteen tarpeita. Pikavuoroliikenne on suunnittelualueella liikennöitsijöiden linjaliikenneluvilla hoitamaa liikennettä, eikä siihen kohdistu yhteiskunnan suoraa tukea. Pikavuoroliikenteen reitistö ja vuoromäärät arkipäivisin syksyllä 2008 on esitetty karttakuvassa 6. Tärkeimpiä pikavuoroliikenteen reittejä suunnittelualueella ovat:

- Tampere-Orivesi-Mänttä-Keuruu-Jyväskylä
- Tampere-Virrat-Ähtäri
- Jyväskylä-Keuruu-Virrat-Parkano-Pori
- Jyväskylä-Jämsä-Orivesi-Tampere-Turku

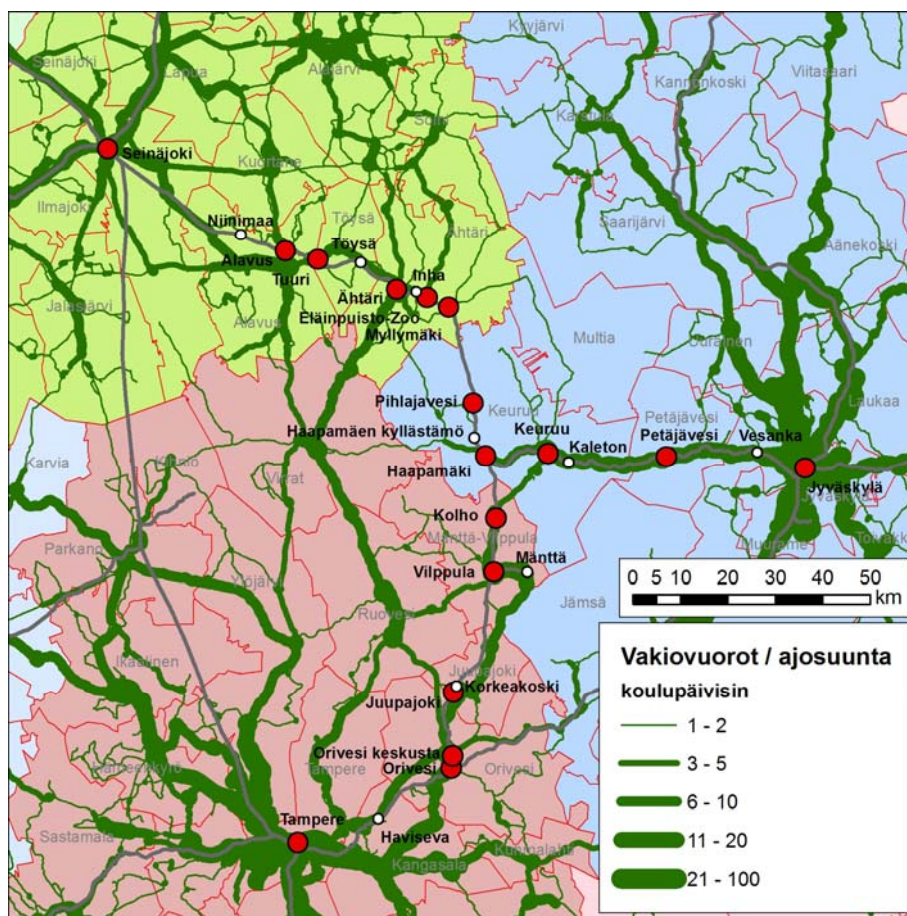


Kuva 6

Bussien pikavuoroliikenteen reitit ja vuoromäärät arkipäivisin suunnittelualueella syksyllä 2008 perustuen lääninhallitusten VALLU -liikennelupa-aineistoon ja Oy Matkahuolto Ab:n aikataulupalvelun tietoihin.

Vakiovuoroliikenne

Bussien vakiovuoroliikenne palvelee ensisijaisesti paikallisia ja seudullisia matkustustarpeita. Vakiovuorot liikennöivät pikavuoroista poiketen myös alempiasteisella tieverkolla ja käyttävät kaikkia reitin varren pysäkkejä. Vakiovuoroliikenne on pikavuoroliikennettä heterogeenisempää; osa liikenteestä on puhtaasti koululaiskuljetuksiin suunnattua kuntakeskuksesta etäisempiin kyliin ja taajamiin suuntautuvaa vain koulupäivisin ajettavaa liikennettä, mutta paikoin vakiovuorot käyttävät yksinomaan pääteitä ja palvelevat esimerkiksi kuntakeskusten ja maakuntakeskusten välistä liikennettä. Vakiovuoroliikenteen reitit ja vuoromäärät suunnittelualueella arkipäivisin syksyllä 2008 on esitetty *karttakuvassa 7*.



Kuva 7 Bussien vakiovuoroliikenteen reittiverkosto ja vuorotarjonta teiosittain suunnittelualueella syksyllä 2008 perustuen lääninhallitusten VALLU -liikennelupa-aineistoon.

Länsi-Suomen lääninhallituksen alueelliset palveluyksiköt Jyväskylässä, Tampereella ja Vaasassa ostavat vakiovuoroliikenteen palveluja niiltä osin kuin tarpeelliseksi katsottu (perus)palvelutaso ei synny markkinaehtoisesti. Lääninhallituksen ostovuorot suunnittelualueella on koottu raportin liitteeseen 1.

2.4 Asukasmäärä ja väestökehitys

Suunnittelualan asukasmäärää on tarkasteltu kolmessa osassa ratakäytävittäin ja maakunnittain. Kuntien väkiluvut ja väestöennusteet on esitetty *taulukossa 2*. Väestöennusteet on kuvattu myös *karttakuvissa 8 ja 9*.

Taulukko 2 Suunnittelualan kuntien väkiluku vuosina 1999, 2005 ja 2007 sekä Tilastokeskuksen ennuste väkiluvun kehityksestä vuoteen 2025 asti.

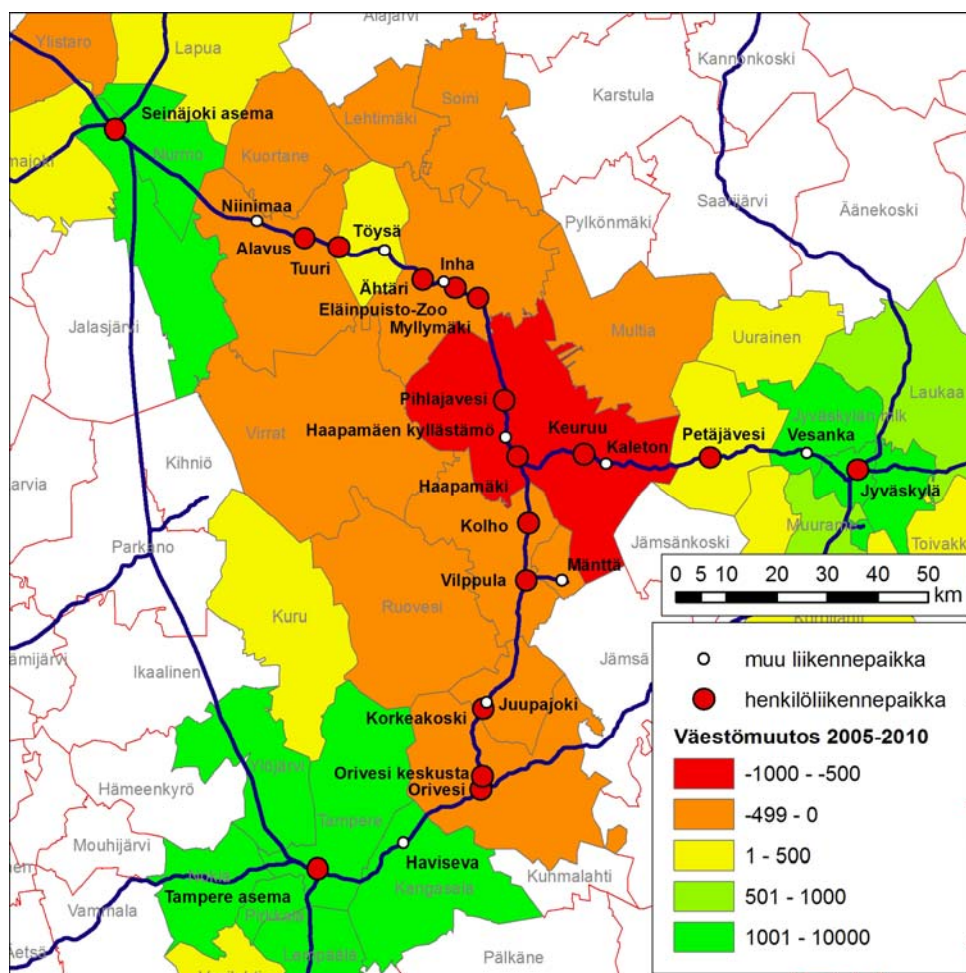
	tilanne 31.12.1999	tilanne 31.12.2005	tilanne 31.12.2007	ennuste 2010	ennuste 2015	ennuste 2020	ennuste 2025
Alavus	10 009	9 631	9 530	9 421	9 308	9 251	9 226
Töysä	3 165	3 237	3 258	3 370	3 515	3 650	3 762
Ähtäri	7 255	6 885	6 758	6 611	6 403	6 281	6 196
Ähtäri-Seinäjoki yhteensä	20 429	19 753	19 546	19 402	19 226	19 182	19 184
Petäjävesi	3 766	3 703	3 859	3 713	3 693	3 701	3 723
Multia	2 170	2 020	1 963	1 925	1 851	1 799	1 763
Keuruu	11 974	11 180	10 919	10 561	10 186	9 957	9 804
Haapamäki - Jyväskylä yhteensä	17 910	16 903	16 741	16 199	15 730	15 457	15 290
Jyväskylä - Seinäjoki yhteensä	38 339	36 656	36 287	35 601	34 956	34 639	34 474
Orivesi	8 898	9 537	9 555	9 425	9 456	9 577	9 734
Juupajoki	2 400	2 224	2 206	2 170	2 166	2 183	2 201
Mänttä	7 077	6 525	6 413	6 298	6 178	6 114	6 090
Vilppula	5 856	5 457	5 354	5 301	5 220	5 187	5 183
Mänttä-Vilppula - Tampere yhteensä	24 231	23 743	23 528	23 194	23 020	23 061	23 208
Haapamäki *	1 526	1 425	1 392	1 346	1 299	1 269	1 250
Haapamäki / Mänttä - Tampere yhteensä	25 757	25 168	24 920	24 540	24 319	24 330	24 458

* = oletettu Haapamäen kylän asukasluvun kehityksen noudattavan Keuruun kaupungin asukasluvun kehitystä, referenssivuosi 2007

Etelä-Pohjanmaan radanvarsivyöhykkeeseen kuuluvat Alavuden ja Ähtäriin kaupungit ja Töysän kunta. Niiden yhteenlaskettu väestömäärä vuoden 2007 lopussa oli 19 546 asukasta. Töysän kuntaa lukuun ottamatta väestökehitys alueella on ollut vähenevä ja trendin ennustetaan jatkuvan. Vuoteen 2020 mennessä Töysän kunnan väkiluvun ennustetaan kasvavan n. 400 asukkaalla (+12 %), Alavuden väkiluvun vähenevän n. 280 asukkaalla (-3 %) ja Ähtäriin väkiluvun vähenevän n. 470 asukkaalla (-7 %). Kokonaisuudessaan väestön ennustetaan vähenevän Etelä-Pohjanmaan ratavyöhykkeen kunnissa vuoteen 2020 mennessä vajaalla 400 asukkaalla.

Keski-Suomen radanvarsivyöhykkeeseen kuuluvat varsinaisesti vain Keuruun kaupunki ja Petäjäveden kunta. Tarkastelussa on pidetty mukana myös Keuruun seutukuntaan kuuluva Multian kunta. Keski-Suomen radanvarsivyöhykkeen kuntien yhteenlaskettu väestömäärä oli vuoden 2007 lopussa 16 741 asukasta (ilman Multian kuntaa 14 778 asukasta). Kunnista Keuruun ja Multian väestökehitys on ollut vähenevä ja trendin ennustetaan jatkuvan. Petäjävedellä asukasmäärä on kääntynyt kasvuun vuosien 2005 ja 2007 välillä. Vuoteen 2020 mennessä Keuruun väkiluvun ennustetaan vähenevän lähes 1 000 asukkaalla (-9 %) ja Multian kunnan väkiluvun vähenevän n. 170 asukkaalla (-9 %). Petäjäveden osalta Tilastokeskuksen ennuste näyttää asukasmäärän vähenemää n. 150 asukkaalla, mutta viimeaikainen kehitys antaa epäillä ennusteen paikkaansa pitävyyttä. Kokonaisuudessaan väestön ennustetaan vähenevän Keski-Suomen ratavyöhykkeen kunnissa vuoteen 2020 mennessä vajaalla 1 300 asukkaalla.

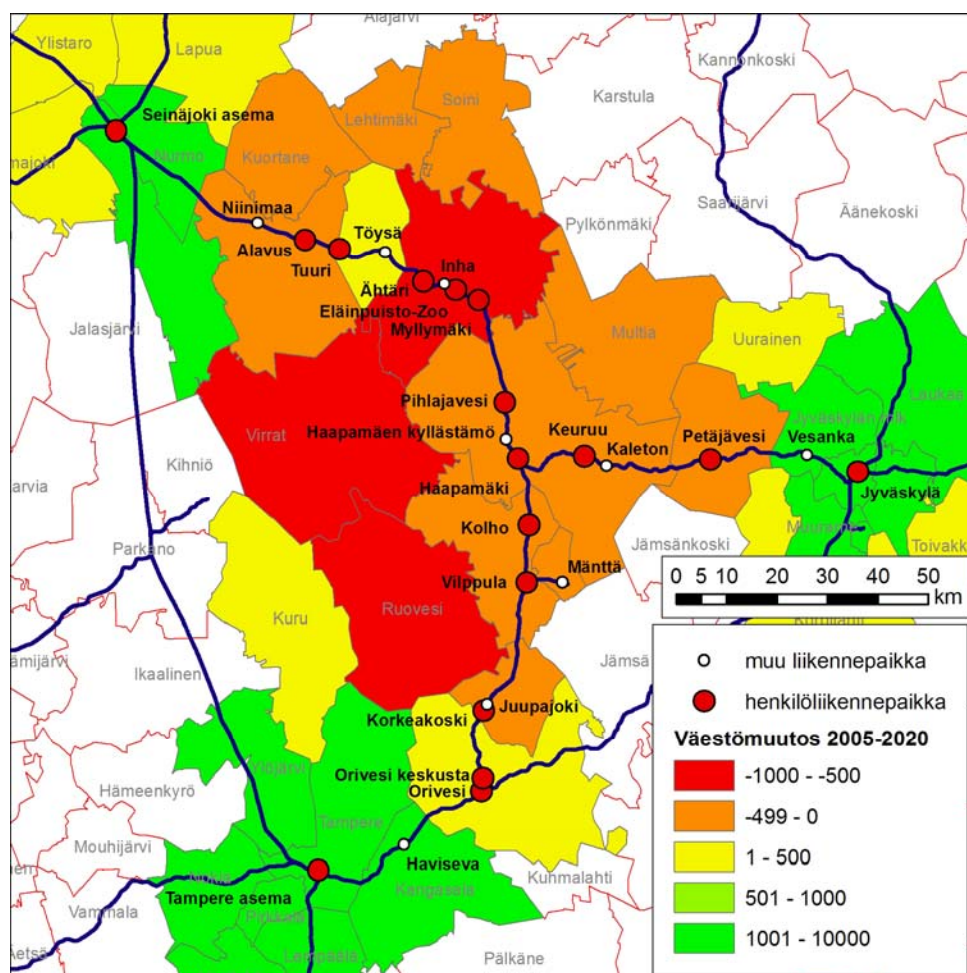
Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Suomen radanvarsivyöhykkeet muodostavat yhdessä Jyväskylä–Seinäjoki -junien paikallisen asiakaspohjan. Lisäksi junilla on roolinsa pitkämatkaisessa poikkaitaliikenteessä. Tämä asiakaspohja oli vuoden 2007 lopussa n. 36 300 asukasta ja sen ennustetaan vähenevän vuoteen 2020 mennessä runsaalla 1 600 asukkaalla.



Kuva 8

Tilastokeskuksen ennuste suunnittelualueen kuntien väestömuutoksista aikajaksolla 2005-2010.

Pirkanmaan radanvarsivyohtyöhykkeen muodostavat Oriveden ja Mänttä-Vilppulan kaupungit (1.1.2009 alkaen Mänttä ja Vilppula yhdistyivät) sekä Juupajoen kunta. Pirkanmaan radanvarsivyohtyöhykkeen junaliikenteen päätepisteenä on nykyisin Haapamäen kylä Keuruun kaupungissa. Sen asukasmäärä on otettu tarkasteluissa huomioon. Vuoden 2007 lopussa Pirkanmaan radanvarsivyohtyöhykkeen kunnissa asui yhteensä 23 528 henkilöä (Haapamäki mukaan lukien 24 920). Väestökehitys kunnissa on ollut vähenevä Orivettä lukuun ottamatta. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan trendi jatkuu samankaltaisena. Vuoteen 2020 mennessä Mänttä-Vilppulan asukasluvun ennustetaan vähenevän n. 450 asukkaalla (-4 %) ja Juupajoen parilla kymmenellä hengellä (-1 %). Orivedellä väkiluvun ennustetaan kasvavan vain parilla kymmenellä hengellä, mutta kuten Petäjäveden kohdalla, ennuste on selvästi vanhentunut. Vuoteen 2020 mennessä Pirkanmaan ratavyöhykkeen väestömäärän ennustetaan vähenevän n. 450 hengellä. Mikäli Oriveden väestönkehitys jatkaa 2010-luvulla samaa trendiä kuin se on seurannut 2000-luvulla, lisääntyy Pirkanmaan ratavyöhykkeen väkiluku ennustetun vähenemän sijaan n. 300 asukkaalla.



Kuva 9 Tilastokeskuksen ennuste suunnittelualueen kuntien väestömuutoksista aikajaksolla 2005-2020.

Kun tarkastellaan pitkämatkaisen liikenteen kysyntää alueella, kuvaa koko kunnan väkiluku hyvin potentiaalista asiakaskuntaa. Pitkämatkaisessa liikenteessä matkat toistuvat tyypillisesti harvemmin. Näillä matkoilla joukkoliikenne toimii todellisena vaihtoehtona, vaikka matkaan sisältyisi liityntämatka henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana.

Sen sijaan lyhyemmällä päivittäin tai viikoittain toistuvilla matkoilla joukkoliikenne ei ole yhtä kilpailukykyinen, mikäli liityntämatka pitää tehdä autolla. Kynnys vaihtaa matkalla kulutapaa henkilöautosta joukkoliikenteeseen on suuri.

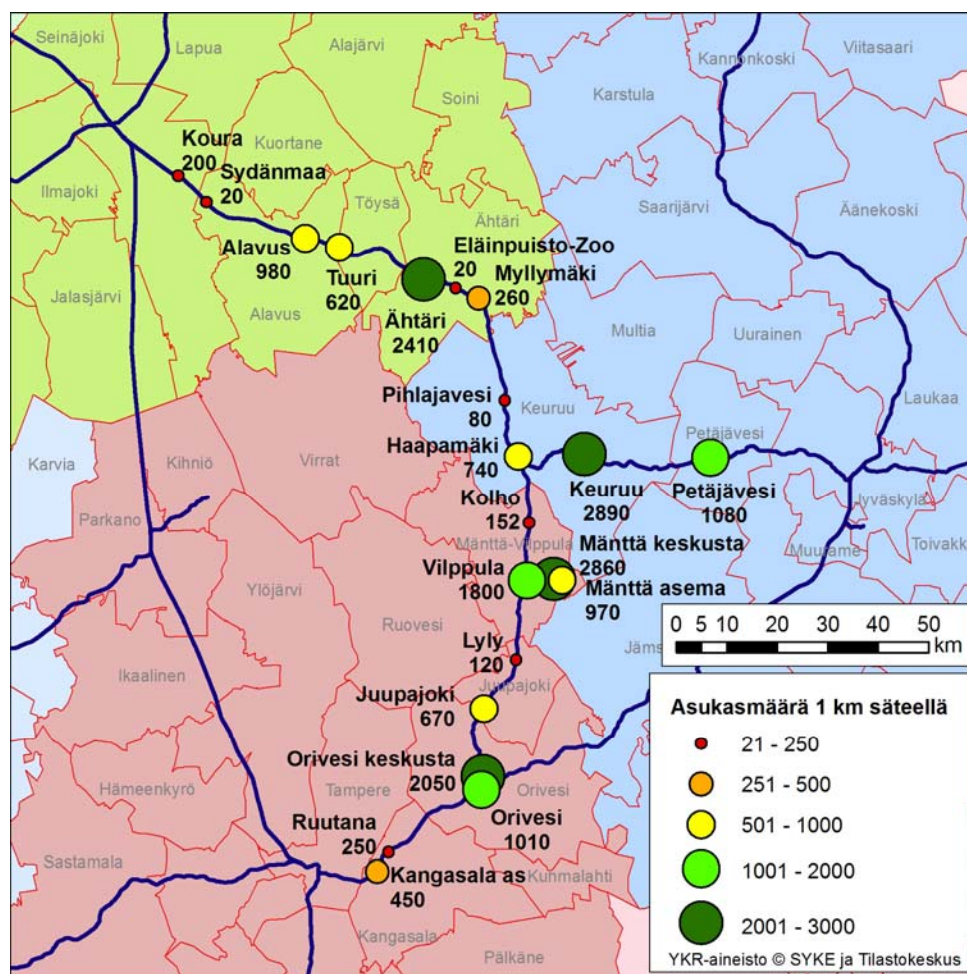
Edellä kuvatun vuoksi asukasmäärätarkastelut on tehty päivittäismatkojen kysynnän arviointia silmällä pitäen myös 1 km ja 3 km etäisyyksiltä nykyisistä ja mahdollisista uusista junaliikenteen pysähdyspaikoista. 1 km etäisyys edustaa tyypillistä kävelymatkan maksimietäisyyttä ja 3 km etäisyys tyypillistä pyöräilymatkan maksimietäisyyttä liityntämatkalla. Tarkastelut on esitetty taulukossa 3 sekä kuvissa 10 ja 11.

Taulukko 3 Tarkastelualueen kuntien väestön sijoittuminen asemapaikkojen läheisyyteen vuonna 2007.

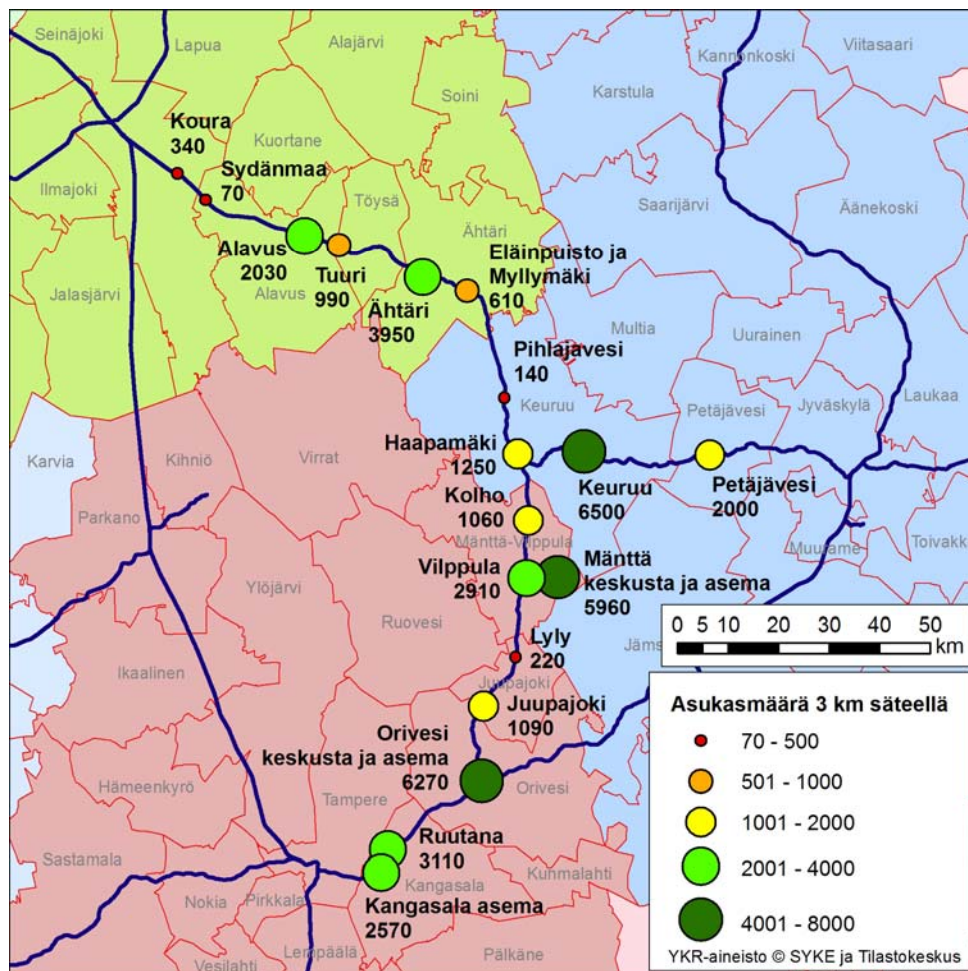
kunta	asukasmäärä v. 2007	asukkaita 1 km etäisyydellä asemista	asukkaita 3 km etäisyydellä asemista
Alavus	9 530	10 %	21 %
Töysä	3 258	19 %	30 %
Ähtäri	6 758	40 %	67 %
Seinäjoki – Myllymäki yhteensä		4 290 asukasta	7 580 asukasta
Keuruu ¹⁾	10 919	34 %	72 %
Petäjävesi	3 859	28 %	52 %
Jyväskylä – Haapamäki yhteensä		4 690 asukasta	9 750 asukasta
Mänttä-Vilppula ²⁾	11 767	17 % / 48 %	34 % / 75 %
Juupajoki ³⁾	2 206	30 % / 36 %	49 % / 59 %
Orivesi	9 555	32 %	66 %
Tre – Mänttä / Haapamäki yhteensä⁴⁾		6420 / 9360 asukasta	12 580 / 16 230 asukasta
Kangasala ⁵⁾	27 733	3 %	20 %
1) = Keuruun ja Haapamäen asemat 2) = ensimmäinen arvo: Vilppulan ja Kolhon asemat, jälkimmäinen arvo: Vilppulan ja Mäntän asemat 3) = ensimmäinen arvo: Juupajoen asema, jälkimmäinen arvo: Juupajoen ja Lylyn asemat 4) = ensimmäinen arvo: asemat Orivesi, Orivesi keskusta, Juupajoki, Vilppula, Kolho ja Haapamäki, jälkimmäinen arvo: asemat Orivesi, Orivesi keskusta, Juupajoki, Vilppula ja Mänttä 5) = Kangasalan asema ja Ruutana			

Tarkastelu osoittaa, että päivittäismatkoja silmällä pitäen eniten väestöä sijoittuu nykyisten asemapaikkojen läheisyyteen Tampere–Orivesi–Haapamäki -reitillä. Seinäjoki–Ähtäri ja Jyväskylä–Haapamäki -reiteillä asemien läheisyydessä asuvaa väestöä on selvästi vähemmän. Nykyisen väestön sijoittumisen perusteella suurin junaliikenteen kysyntäpotentiaali päivittäismatkojen osalta sijoittuu Tampere–Orivesi–Haapamäki -reitille.

Mielenkiintoinen havainto junaliikenteen välittömän vaikutusalueen osalta on Vilppula–Mänttä -rataosan varrella sijaitsevan Mäntän taajama-alueen vaikutus. Mikäli Tampere–Haapamäki -liikenne käännettäisiin Mänttään, kasvaisi 1 km etäisyydellä asemista asuvan väestön määrä 46 % 6 420 asukkaasta 9 360 asukkaaseen. 3 km säteellä tarkasteltuna kasvu olisi 29 % 12 580 asukkaasta 16 230 asukkaaseen.



Kuva 10 Asukasmäärä 1 km säteellä nykyisistä ja tarkastelussa olleista mahdollisista uusista henkilöjunaliikenteen pysähdyspaikoista vuonna 2007.

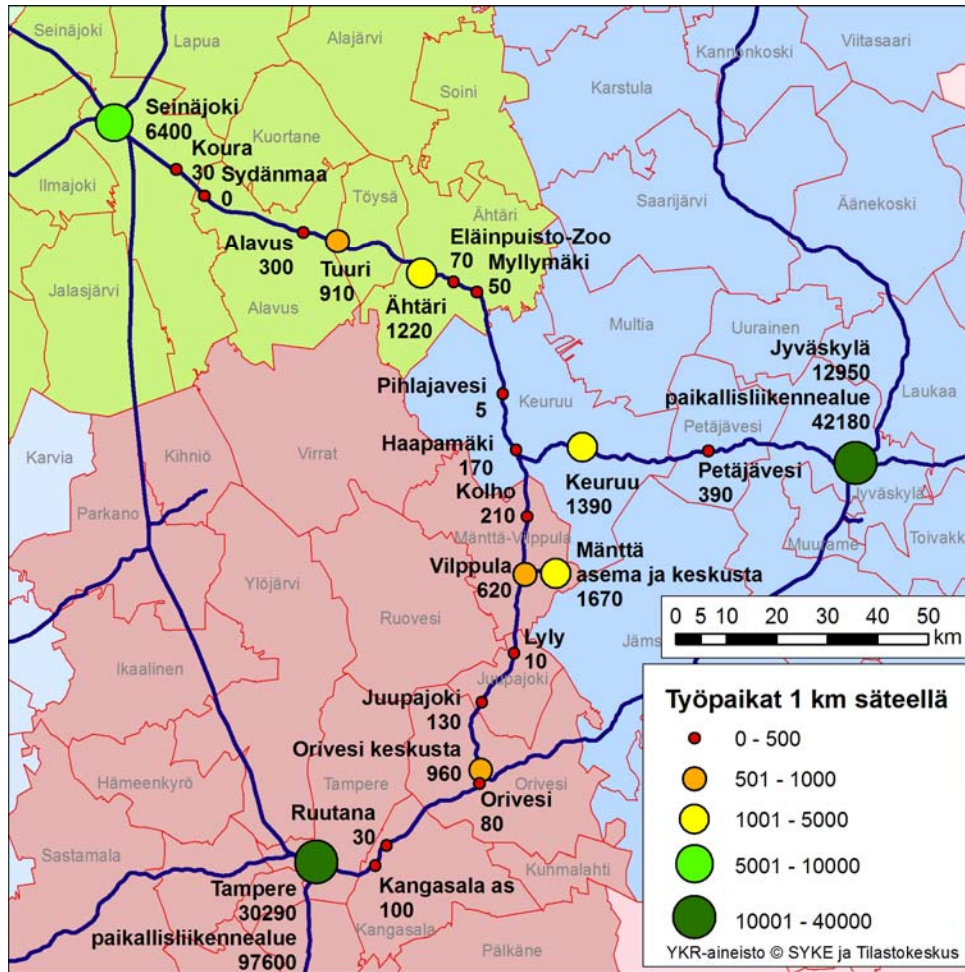


Kuva 11 Asukasmäärä 3 km säteellä nykyisistä ja tarkastelussa olleista mahdollisista uusista henkilöjuni liikenteen pysähdyspaikoista vuonna 2007

2.5 Kysyntäpotentiaali

2.5.1 Työmatkat ja pendelöinti

Suunnittelualan työmatkaliikenteen kysyntäpotentiaalin arvioimiseksi on tarkasteltu työpaikkojen määrää nykyisten ja mahdollisten uusien junaliikenteen pysähdyspaikkojen ympäristössä. Tarkastelu perustuu Suomen ympäristökeskuksen tuottamaan Yhdyskuntarakenteen seurannan tietojärjestelmään (YKR). Tarkastelu on tehty työpaikkojen osalta 1 km säteellä asemista. Tähän arvoon on päädytty, koska pääasiallinen kulkutapa asemalta työpaikalle on kävely. Jyväskylässä ja Tampereella työpaikkamäärää on tarkasteltu myös paikallisliikennealueen laajuudelta. Näissä kaupungeissa paikallisliikennetarjonta on runsaampaa ja työssäkäynti 1 km sädettä laajemmalle alueelle näin mahdollista. Muualla paikallisliikennetarjonta on niukempaa, eikä mahdollista sujuvaa yhteyttä etäämpänä sijaitsevalle työpaikalle. Työpaikkamäärät 1 km säteellä asemista on esitetty kuvassa 12.



Kuva 12 Työpaikkojen määrä 1 km säteellä rautatieasemasta, seisakkeesta tai mahdollisesta junan pysähtymispaikasta. Luvut kuvaavat vuoden 2005 tilannetta.

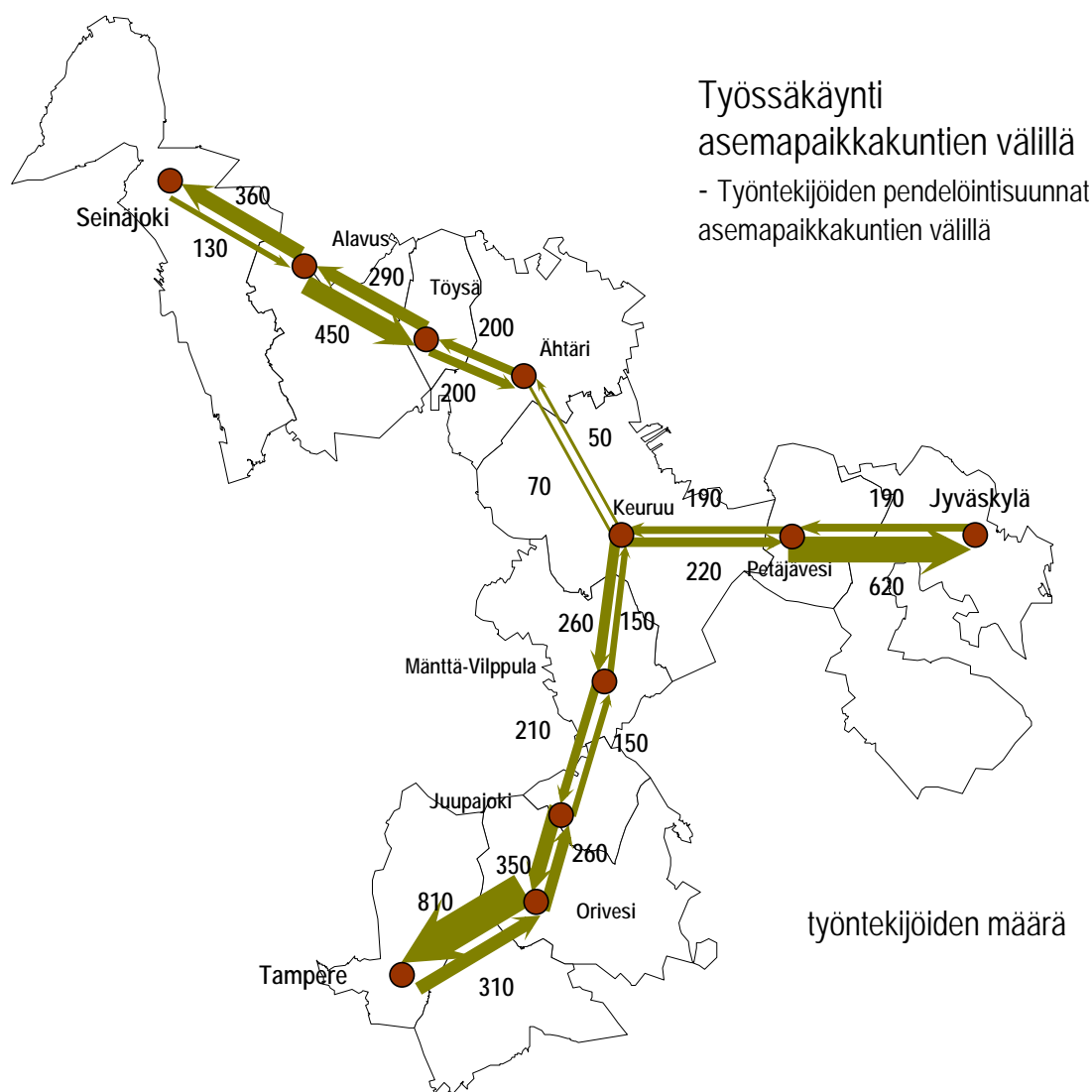
Taulukossa 4 on esitetty rautatieasemien vaikutusalueella sijaitsevien työpaikkojen osuus koko kunnan työpaikoista suunnittelualueen kunnissa. Osuus vaihtelee 59 prosentin (Töysä) ja 2 prosentin (Kangasala) välillä. Töysän lisäksi työpaikat ovat keskittyneet voimakkaasti nykyisten henkilöjunien pysähdyspaikkojen läheisyyteen Petäjävedellä, Orivedellä ja Keuruulla. Vähäisin osuus on Alavudella ja Mänttä-Vilppulassa. Mänttä-Vilppulan osalta on huomattava, että liikenteen laajentaminen Mänttään lisäisi junaliikenteellä saavutettavien työpaikkojen määrää kahdella viidenneksellä.

Taulukko 4 Työpaikkojen kokonaismäärä ja sijoittuminen suunnittelualueen rautatieasemien vaikutusalueelle vuonna 2005. (SYKE & Tilastokeskus 2008)

kunta	työpaikkojen määrä kunnassa v. 2005	1 km säteellä rautatieasemista sijaitsevien työpaikkojen osuus	huomioita
Alavus	2 820	11 %	
Juupajoki	470	28 %	
Jyväskylä	51 390	25 %	Jyväskylän kaupungin alue ennen 1.1.2009 kuntaliitosta. Työpaikoista 82 % sijaitsee paikallisliikennealueella.
Kangasala	7 210	(2 %)	Ei henkilöjunapysähdyksiä nykyisin. 2 % kuvaa Ruutanan ja Kangasalan aseman alueita.
Keuruu	3 550	44 %	Luvuissa ovat mukana Keuruun, Haapamäen ja Pihlajaveden asemat.
Orivesi	2 330	45 %	Luvuissa ovat mukana Oriveden asema ja Orivesi keskusta seisake
Petäjävesi	730	54 %	
Seinäjoki	22 240	29 %	Seinäjoen kaupungin alue 1.1.2005 kuntaliitoksen jälkeen (Seinäjoki ja Peräseinäjoki)
Tampere	101 910	30 %	Työpaikoista 96 % sijaitsee paikallisliikennealueella
Töysä	1 550	59 %	
Mänttä-Vilppula	4330	19 % / (58 %)	Mänttä-Vilppulan kaupungin alue 1.1.2009 kuntaliitoksen jälkeen. 19 % kuvaa Vilppulan aseman ja Kolhon seisakkeen vaikutusalueen työpaikkamäärää. 58 % kuvaa Vilppulan, Kolhon ja Mäntän (Koskelan) yhteenlasketun vaikutusalueen työpaikkamäärää.
Ähtäri	2570	52 %	

Varsinkin junaliikenteen, mutta myös bussiliikenteen kannalta selvästi merkittävimpiä työpaikkoja ovat alueen maakuntakeskuksissa sijaitsevat työpaikat. Joukkoliikennetarjonnan suuntautuminen on selvästi painottunut maakuntakeskuksiin suuntautuvan asiointi-, opiskelu- ja työmatkaliikenteen tarpeisiin. Työmatkayhteydet alueen muille paikkakunnille syntyvät varmimmin, jos ne sijaitsevat ”oikeassa suunnassa” ja ”oikeassa kohdassa” maakuntakeskukseen suuntautuvaan liikenteeseen nähden. Työmatkan kulkeminen joukkoliikenteellä ns. vastavirtaan ei nykyisellä tarjonnalla ole läheskään aina edes mahdollista. Vaikka tarjontaa olisi, on joukkoliikenne pienempiin kuntakeskuksiin suuntautuvilla työmatkoilla heikommassa kilpailuasemassa henkilöautoon nähden, koska pienemmillä paikkakunnilla henkilöauton käyttö on suuria kaupunkeja helpompaa. Pysäköintipaikoista ei ole juurikaan pulaa ja ne ovat ilmaisia. Sisääntulotiet eivät ruuhkaudu edes vilkkaimman liikenteen aikaan.

Työmatkapendelöinnin määrää tarkastelualueen kuntien välillä vuonna 2007 on havainnollistettu *karttakuvassa 13*.



Kuva 13

Työmatkapendelöinti radan varren kuntien välillä vuonna 2007.

2.5.2 Nykyiset matkustajamäärät

Joukkoliikenteen nykyisiä matkustajamääriä on tarkasteltu tarkemmin ainoastaan junaliikenteen osalta. Tämä johtuu toisaalta selvityksen painottumisesta ratavyöhykkeelle, toisaalta siitä että bussien linjalupaliikenteestä ei ole saatavissa kattavaa yhteismitallista matkustajamäärätietoa. Voidaan kuitenkin olettaa, että suuressa osassa linjalupaliikennettä matkustajamäärät ovat korkeampia kuin läänien ostoliikenteessä.

Läänien ostoliikenteiden matkustajamäärätiedot olivat selvitystä tehtäessä käytettävissä. Ostoliikenteet eivät kuitenkaan toimi suunnittelualueen joukkoliikenteen runkona, vaan täydentävät linjalupaliikenteenä ajettavaa runkoliikennettä ajallisesti ja maantieteellisesti. Näin ollen yksin ostoliikenteiden matkustajamäärien tarkasteleminen ei ole relevanttia.

Ratahallintokeskus on julkaissut vuodesta 2004 alkaen junaliikenteen matkustajamääriä rataverkon eri osissa osana Suomen rautatietilastoja. Tarkastelualueen osalta arvot on esitetty *taulukossa 5*. Viimeisten neljän vuoden aikana junamatkustuksessa tarkastelualueella on tapahtunut vain vähäisiä muutoksia. Matkustajamäärät rataosilla Haapamäki–Seinäjoki ja Haapamäki–Jyväskylä ovat vähentyneet hieman, matkustus rataosalla Vilppula–Haapamäki on pysynyt lähes ennallaan ja matkustus rataosalla Orivesi–Vilppula kasvanut hieman.

Taulukko 5 Matkustajamäärän kehitys tarkastelualueen rataosilla vuosina 2004 – 2007. (Lähde RHK: Suomen rautatietilasto -julkaisut 2005 – 2008)

vuosi	matkustajamäärä rataosalla			
	Orivesi – Vilppula	Vilppula – Haapamäki	Haapamäki – Seinäjoki	Haapamäki – Jyväskylä
2007	65 000	35 000	90 000	80 000
2006	60 000	35 000	110 000	100 000
2005	60 000	35 000	110 000	100 000
2004	60 000	30 000	110 000	95 000

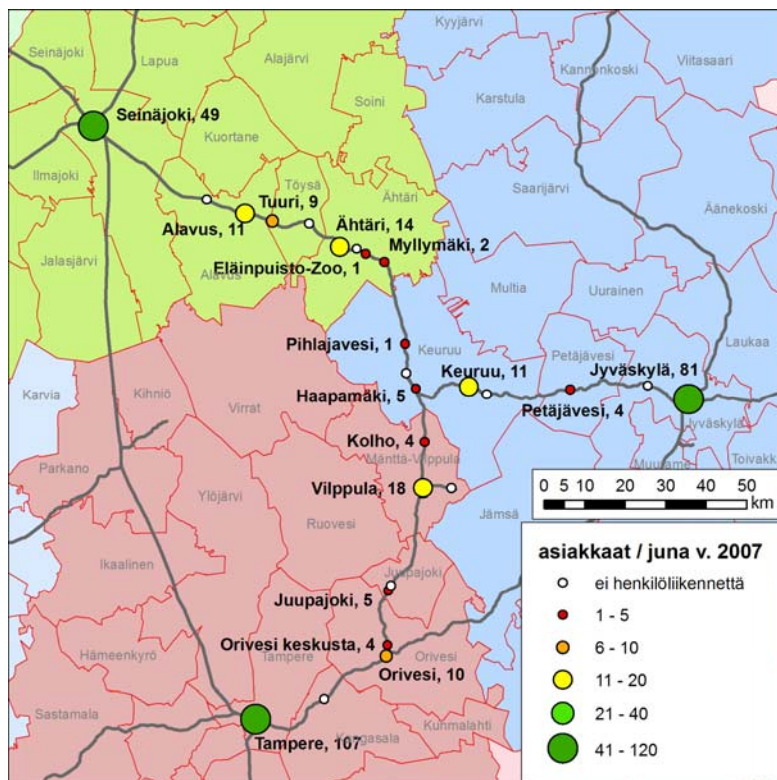
Suomen rautatietilaston lisäksi junaliikenteen matkustajamäärien tarkastelut perustuivat VR Oy:n lipunmyyntijärjestelmästä saataviin asemakohtaisiin asiakasmääriin vuodelta 2007. Lukuihin sisältyvät asemapaikalta alkaneet ja sinne päättyneet matkat. Vaihdoilla matkoilla järjestelmään tilastoituu matka ainoastaan matkan lähtöasemalle ja lopulliselle pääteasemalle. Junan vaihdot asemilla eivät siis tarkastellussa tilastossa virheellisesti kasvata kyseisten asemien asiakasmäärää. Vuotuiset asiakasmäärät asemittain on esitetty *taulukossa 6*.

Tarkastelun helpottamiseksi taulukkoon on koottu myös asemilta lähtevien ja asemille saapuvien ja asemien läpi kulkevien junien määrä vuonna 2007. Näin voidaan tarkastella keskimääräisiä asiakasmääriä junaa kohti. Jyväskylän, Seinäjoen ja Tampereen jälkeen suurimmat keskimääräiset asiakasmäärät junaa kohti ovat Orivedellä, Vilppulassa ja Ähtärissä. Vähäisimpiä asiakasmäärät ovat Eläinpuisto-Zoo:n, Myllymäen ja Pihlajaveden seisakkeilla.

Taulukko 6 Asemakohtaiset junien asiakasmäärät ja keskimääräiset junakohtaiset asiakasmäärät tarkastelualueella v. 2007

asema	junien asiakasmäärä v. 2007	lähteviä ja läpi kulkevia ja saapuvia junia v. 2007	keskimääräinen asiakasmäärä asemalla / juna ²⁾
Tampere	3 158 915	n. 35 500	107
Orivesi	54 940	n. 6 500	10
Orivesi keskusta ¹⁾	7 321	n. 2 100	4
Juupajoki	9 198	n. 2 100	5
Vilppula	30 528	n. 2 100	18
Kolho ¹⁾	6 183	n. 2 100	4
Haapamäki	17 471	n. 4 200	5
Jyväskylä	800 131	n. 11 800	81
Petäjävesi	7 272	n. 2 100	4
Keuruu	18 201	n. 2 100	11
Haapamäki	17 471	n. 4 200	5
Pihlajavesi	2 195	n. 2 100	1
Myllymäki	2 970	n. 2 100	2
Eläinpuisto-Zoo	1 284	n. 2 100	1
Ähtäri	24 807	n. 2 100	14
Tuuri	15 219	n. 2 100	9
Alavus	19 141	n. 2 100	11
Seinäjoki	623 378	n. 15 400	49

1) = Orivesi keskusta ja Kolho seisakkeet otettiin käyttöön 3.6.2007. Matkustajamäärät on laajennettu koskemaan koko vuotta toteutuneiden liikennöintipäivien suhteessa
2) = Keskimääräisen junakohtaisen asiakasmäärän arvoa on korotettu 20 %, jotta se kuvaisi paremmin junakohtaista vaihtelua (korjauskerroin 1,2)



Kuva 14

Nousevien ja poistuvien asiakkaiden yhteismäärä junaa kohti suunnittelualueen asemilla vuonna 2007. Liikennepaikat Kolho ja Orivesi keskusta otettiin käyttöön 3.6.2007, asiakasmäärä on laajennettu koskemaan koko vuotta. (VR 2008a)

3 JOUKKOLIIKENTEN NYKYINEN PALVELUTASO

Joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu mm. vuorotarjonnasta, matka-ajasta ja palvelun laa-
tutekijöistä. LVM on teettänyt 2000-luvulla useita selvityksiä joukkoliikenteen palvelutasote-
kijöistä ja niiden arvottamisesta. (LVM 2005, LVM 2007a, LVM 2007b, LVM 2007c) Selvi-
tyksiä hyödyntäen on rakennettu näkemys joukkoliikenteen peruspalvelutasosta ja henkilöau-
ton kanssa kilpailukykyisestä kilpailutasosta erilaisissa toimintaympäristöissä.

Valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle 27.3.2008 on linjattu ns. tavoit-
tettava peruspalvelutaso, jonka toteuttamisen kustannuksiin valtio ottaa osaa. Selonteossa to-
detaan seuraavaa:

*”Pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelut tuotetaan ensisijaisesti markkinaehtoisesti. Valtio
ostaa vuosittain noin 100 miljoonalla eurolla juna-, linja-auto- ja lentoliikennettä yhteysvä-
leille, joille ei synny lipputulolla rahoitettavaa joukkoliikennetarjontaa. Valtion talousarvion
määrärahoilla ostetaan myös Merenkurkun liikennettä ja saariston yhteysalusliikennettä. Val-
tio turvaa kaukoliikenteen peruspalvelutason ostamalla joukkoliikennepalveluja silloin, kun
yhteydet eivät synny markkinaehtoisesti. Peruspalvelun on toteuduttava liikennejärjestelmäta-
solla – riittää, että tavoitteeseen päästään yhtäkin liikennemuotoa käyttäen. Laadultaan
peruspalvelutason ylittävistä kaukojoukkoliikennepalveluista vastaavat pääsääntöisesti alu-
eet. Valtio voi tapauskohtaisen harkinnan perusteella avustaa tällaista liikennettä esimerkiksi
aluekehitysmäärärahoilla.” (LVM 2008a)*

*”Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä julkisessa liikenteessä tulee turvata
työ-, opiskelu- ja liittyntämatkoja palvelevat yhteydet sekä mahdollisuudet käydä hoitamassa
asioita alueen kaupungissa tai muussa seudullisesti tärkeässä palvelukeskuksessa. Tavoittee-
na on, että jokainen voi asioida kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään
kahdesti viikossa. Julkisen liikenteen tarjonnan tulee olla alueellisesti mahdollisimman katta-
vaa. Lainsäädännössä valtiolle tai kunnille ei ole asetettu suoranaisia velvoitteita järjestää
edellä kuvatun palvelutason mukaista liikennettä. Sen sijaan erityislainsäädännössä, kuten
esimerkiksi perusopetuslaissa ja vammaispalvelulaissa, annetaan kuntien kuljetusten järjes-
tämiseen liittyviä velvoitteita.” (LVM 2008a)*

Taulukko 7 Joukkoliikenteen peruspalvelutaso, jonka valtio rahoituksellaan turvaa.

Peruspalvelutaso (valtio turvaa joukkoliikenteen ostoin)	
Maakuntakeskuksista tulee saman päivän aikana voida tehdä edestakainen matka ilman vaihtoja pää- kaupunkiseudulle tai päinvastoin	- Arkisin perillä aamulla ennen klo 9 ja lähtö paluumatkalle aikaisintaan klo 15. - Viikonloppuisin on oltava yhteyksiä perjantai- ja sunnuntai-iltais.
Muista aluekeskuksista tulee saman päivän aikana voida tehdä suora tai vaihdollinen edestakainen matka pääkaupunkiseudulle	- Arkisin on oltava perillä Helsingissä viimeis- tään klo 10 ja paluuyhteys iltapäivällä. - Viikonloppuyhteyksiä on oltava perjantai- ja sunnuntai-iltais molempiin suuntiin.
Suurimpien maakuntakeskusten välillä tulee olla asiointiyhteys saman päivän aikana	- Perillä oloa on virka-aikaan oltava vähintään kolme tuntia.
Kaikista maakuntakeskuksista on oltava saman päi- vän aikana yhteys naapurimaakunnan keskukseen.	- Yhteys on oltava ainakin pienemmästä suu- rempaan keskukseen. - Arkisin on oltava perillä viimeistään klo 10 ja paluuyhteys iltapäivällä.

Työryhmä on tarkastellut erikseen yhteyksiä maakuntakeskuksiin, yleisesti valtakunnalliseen kaukoliikenneverkkoon ja pääkaupunkiseudulle. Tarkastelussa arvioidaan alueen nykyistä palvelutasoa suhteessa peruspalvelutasomäärittelyihin.

3.1 Yhteydet maakuntakeskuksiin

Yhteys Tampereen suuntaan

Yhteysvälin joukkoliikennetarjonta koostuu Haapamäki – Vilppula – Orivesi – Tampere taa-jamajunaliikenteestä, johon liittyy takseilla hoidettavaa liityntäliikennettä Vilppulasta Keuruulle, Tampere – Mänttä – Keuruu (– Jyväskylä) bussien pikavuoroliikenteestä sekä bussien vakiovuoroliikenteestä yhteysväleillä Mänttä – Keuruu, Mänttä – Vilppula – Kolho ja Tampere – Orivesi – Mänttä. Joukkoliikennetarjonta talvikaudella 2008-2009 on esitetty *taulukossa* 8. Taulukossa on esitetty Tampere – Orivesi väliltä vain ne vuorot, jotka palvelevat Mäntän / Haapamäen suunnan matkustusta.

Junaliikenteen tarjonta muodostaa yhteysvälillä yhden työmatka- ja opiskeluyhteyden Vilppulasta, Juupajoelta ja Orivedeltä Tampereelle. Päivittäinen asiointiyhteys junalla muodostuu edellä mainittujen lisäksi Haapamäeltä ja Vilppulan Kolhosta Tampereelle sekä kaikille välipysähdyspaikoille. Junat liikennöivät myös viikonloppuisin. Ne liikennöidään nykyisin Dm12-kiskobussikalustolla.

Bussiliikenne tarjoaa arkipäivisin hyvin samankaltaiset, mutta monipuolisemmat työ-, opiskelu- ja asiointimatkat yhteydet kuin junaliikenne. Bussiliikenteen tarjonta ei ulotu Vilppulasta Haapamäelle. Selkein ero bussien tarjonnassa junaliikenteeseen verrattuna ovat pidemmät matka-ajat ja varsinkin keskipäivällä tarjonnan muodostuminen vaihtoyhteyksistä. Lisäksi huomattava osa bussiliikenteestä on vain kouluvuoden aikana tai vain koulupäivinä liikennöitävää liikennettä. Viikonloppuisin bussiliikenteen tarjonta on selvästi vähäisempää kuin arkin.

Juna- ja bussiliikenteessä ei ole käytössä yhteislipputuotteita lukuun ottamatta aamun ensimmäistä bussivuoroa Tampereelta Vilppulan / Mäntän suuntaan (ja edelleen Jyväskylään). Tällä vuorolla voi matkustaa JunaBussi-yhteislipulla, kun bussimatka liittyy välittömästi junamatkaan.

*Junalta **H429** on Taksiyhteys Keuruulle junan kulkupäivinä **M-P,S**. Taksi lähtee Vilppulan rautatieasemalta klo 21.20 ja ajaa Kolhon (klo 21.40) ja Haapamäen (klo 22.00) kautta Keuruulle (klo 22.15).*

*Vastaava Taksiyhteys on junalle **H420** junan kulkupäivinä **M-L**. Taksi lähtee Keuruulta klo 5.40 ja ajaa Haapamäen (klo 5.55) ja Kolhon (klo 6.15) kautta Vilppulan rautatieasemalle klo 6.30.*

Keuruun palvelutaksi 0400-751 172

Huom! Junaliput eivät kelpaa taksissa.

+ = kouluvuoden aikana
= vaihto

Junaliikenteen ja bussien pikavuoroliikenteen rooli painottuu selvästi maakuntakeskuksiin suuntautuvaan liikenteeseen ja valtakunnallisen kaukoliikenneverkon syöttöliikenteenä toimimiseen. Bussien vakiovuoroliikenteen rooli on selvemmin seudullista ja paikallista matkustusta palveleva. Matka-ajat vakiovuoroliikenteessä muodostuvat sen verran juna- ja pikavuoroliikennettä pidemmiksi, että yhteydet ovat kilpailukykyisiä lähinnä lyhyemmillä matkoilla ja vähemmän aikakriittisillä pitkillä matkoilla, kuten asiointimatkoilla.

Työ- ja opiskelumatkaliikenteen kannalta puutteita palvelutarjonnassa ovat Tampereelle ennen klo 9 saapuvan vuoron puuttuminen niin bussi- kuin junaliikenteessäkin. Myös Mäntän suunnalta Orivedelle puuttuu työ- ja opiskelumatkayhteys klo 8:ksi. Bussiliikenteen puolella puutteena on työmatkayhteyden paluuvuoron puuttuminen Tampereelta ja Orivedeltä Juupajoelle (Korkeakosken taajamaan).

Palvelutaso yhteysvälillä Haapamäki / Mänttä – Orivesi – Tampere täyttää edellä mainittuja puutteita lukuun ottamatta peruspalvelutasoisen liikenteen kriteerit.

Yhteys Seinäjoen suuntaan

Yhteysvälin joukkoliikennetarjonta koostuu Jyväskylä–Seinäjoki(–Vaasa) taajamajunaliikenteestä sekä bussien vakiovuoroliikenteestä Ähtäri–Alavus–Seinäjoki. Ähtäri–Alavuden suunnalta ei ole bussien pikavuoroliikennettä Seinäjoen suuntaan. Aikataulutasolla yhteydet on arkipäivän osalta esitetty *taulukossa 9*.

Junaliikenteen tarjonta muodostaa kaksi päivittäistä asiointiyhteyttä Myllymäeltä, Ähtäristä, Tuurista ja Alavudelta Seinäjoelle sekä Alavudelta, Seinäjoelta ja Ähtäristä Tuuriin. Lisäksi kaikilta junavuoroilta ja kaikille junavuoroille on yhteys Seinäjoella Vaasan, Oulun ja Tampereen suuntiin. Työ- ja opiskelumatkayhteyksiä nykyinen junaliikenne ei tarjoa. Liikenne hoidetaan nykyisin dieselveturivetoisina junina, jotka koostuvat 3-4 ns. sinisestä vaunusta. Junaliikenteen tarjonta pysyy samana ympäri vuoden. Lauantaisin ja sunnuntaisin on kulussa yksi juna vähemmän kuin arkisin.

Bussien vakiovuoroliikenne tarjoaa työmatkayhteydet seuraaville yhteysväleille:

- Alavus – Seinäjoki – Alavus (työpaikka Seinäjoella)
- Seinäjoki – Alavus – Seinäjoki (työpaikka Alavudella)
- Alavus – Ähtäri – Alavus
- Seinäjoki – Ähtäri – Seinäjoki

sekä opiskelumatkayhteydet seuraaville yhteysväleille:

- Ähtäri – Tuuri – Alavus – Seinäjoki – Alavus – Tuuri – Ähtäri
- Myllymäki – Ähtäri – Myllymäki

ja asiointiyhteydet seuraaville yhteysväleille:

- Myllymäki – Ähtäri – Tuuri – Alavus – Seinäjoki – Alavus – Tuuri – Ähtäri – Myllymäki
- Seinäjoki – Alavus – Tuuri – Ähtäri – Tuuri – Alavus – Seinäjoki

Taulukko 9 Joukkoliikennetarjonta Myllymäki / Ähtäri – Alavus – Seinäjoki yhteysvälillä arkisin talvi-
kaudella 2008-2009. (Matkahuolto 2008, VR 2008b)

	M-P BUSSI	M-P BUSSI	Koulu BUSSI	Koulu BUSSI	M-L JUNA	M-P BUSSI	M-P, S BUSSI
Myllymäki				7:15	9:17		
Eläinpuisto-Zoo				7:20	9:23		
Ähtäri		6:00		8:00	9:30	10:00	
Tuuri		6:20		8:25	9:46	10:25	
Alavus	1:15	6:35	7:50	8:40	9:53	10:40	12:15
Seinäjoki	2:00	7:35	8:45	9:55	10:25	11:45	13:00
	M-S JUNA	M-P BUSSI	Koulu BUSSI	Koulu M-To BUSSI	M-S JUNA		
Myllymäki	12:17			15:45	18:17		
Eläinpuisto-Zoo	12:23			15:50	18:23		
Ähtäri	12:30			16:10	18:30		
Tuuri	12:46			16:35	18:46		
Alavus	12:53	15:00	14:30	16:45	18:53		
Seinäjoki	13:25	15:45	16:40	17:45	19:25		
	M-P BUSSI	M-P+ BUSSI	Koulu BUSSI	Koulu BUSSI	M-P BUSSI	M-S JUNA	M-P BUSSI
Seinäjoki	4:15	6:00	7:00	8:00	9:30	10:34	10:45
Alavus	4:55	6:55	9:15	8:50	10:15	11:07	11:45
Tuuri		7:05				11:14	
Ähtäri		7:25				11:30	
Eläinpuisto-Zoo		7:35				11:37	
Myllymäki		7:40				11:43	
	Koulu BUSSI	Koulu BUSSI	Koulu BUSSI	M-P BUSSI	M-P BUSSI	M-S JUNA	M-P, S JUNA
Seinäjoki	11:45	13:00	14:30	15:15	16:05	16:34	19:34
Alavus	13:00	14:15	15:30	16:30	16:50	17:07	20:07
Tuuri	13:10	14:20		16:40	17:10	17:14	20:14
Ähtäri	13:40	14:55		17:05		17:30	20:30
Eläinpuisto-Zoo		15:25				17:37	20:37
Myllymäki		15:30				17:43	20:43
<p style="text-align: center;">+ = kouluvuoden aikana = auton vaihto</p>							

Bussiliikenne on vahvasti suunnattu koulu- ja opiskelumatkaliikenteeseen. Useat vuoroista liikennöidään vain kouluvuoden aikana tai vain koulupäivinä. Lauantaisin tarjonta supistuu Seinäjoen ja Alavuden välillä yhteen vuoropariin, sunnuntaisin vuoropareja on 3,5. Seinäjoen ja Ähtärin välillä ei ole bussiliikenteen tarjontaa viikonloppuisin lainkaan.

Tarkasteltaessa juna- ja bussiliikenteen tarjontaa yhdessä voidaan todeta junaliikenteen palvelevan lähinnä kaukoliikenteen liityntätarpeita ja jossakin määrin maakuntakeskukseen suuntautuvan ja paikallisen asiointiliikenteen tarpeita. palvelutason kannalta nykyisistä junavuoroista tärkeässä roolissa ovat päivän viimeiset junavuorot molempiin suuntiin. Ne toimivat ylipäätään päivän viimeisinä joukkoliikennedyhteysinä suunnittelualueen paikkakunnille.

Myös viikonloppuisin junaliikenteen rooli alueella korostuu, koska bussiliikenteen tarjonta on silloin hyvin niukkaa.

Puutteina palvelutarjonnassa ovat työ- ja opiskelumatkayhteydet Ähtäristä Seinäjoelle klo 9:ksi. Klo 8:ksi saapuva yhteys on perillä liian varhain. Lisäksi bussiliikenteen paluuyhteys Seinäjoelta Ähtäriin klo 16 jälkeen puuttuu kokonaan. Junalla paluuyhteys toteutuu, mutta lippujärjestelmät aamun menoyhteyden tarjoavan bussiliikenteen kanssa eivät ole yhteiskäyttöisiä. Tämä rajoittaa joukkoliikenteen hyödynnettävyyttä Ähtäristä Seinäjoelle suuntautuvassa työmatkaliikenteessä.

Yhteys Jyväskylän suuntaan

Keuruun seutukunnasta on hyvät bussiyhteydet Jyväskylän suuntaan. Bussiyhteydet muodostuvat vakiovuoro- ja pikavuoroliikenteestä. Vakiovuoroliikenne on suurimmaksi osaksi Keuruun ja Jyväskylän välistä, mutta osa vuoroista jatkaa Keuruulta Mänttään, Multialle tai Seinäjoelle (1 vuoropari). Pikavuoroliikenteen reittejä ovat Pori–Jyväskylä ja Tampere–Keuruu–Jyväskylä. Junaliikenteen rooli joukkoliikenteen palvelutarjonnan kokonaisuudessa on tarkasteltavista seutukunnista vähäisin. Merkittävän osan joukkoliikennetarjonnasta junaliikenne muodostaa vain Haapamäen taajamassa, josta on junayhteyksiä kolmeen ilmansuuntaan yhteensä 8 lähtöä päivässä. Arkipäivän joukkoliikennetarjonta on esitetty aikataulumuotoisena *taulukossa 10*.

Itä-länsi suuntainen junaliikenne on osa Jyväskylä–Seinäjoki(–Vaasa) taajamajunaliikennettä. Junien aikataulut ovat nykyisin sellaiset, että maakuntakeskukseen (Jyväskylään) suuntautuvilla matkoilla muodostuu ainoastaan yksi asiointiyhteys arkipäivisin. Päivittäisiä työ- ja opiskelumatkoja junaliikenne ei palvele.

Junien aikataulut on nykyisin sidottu valtakunnalliseen kaukoliikenteeseen Seinäjoella. Johtuen Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki välin ajoajasta, ei nykyisillä aikatauluilla Jyväskylässä muodostu vaihtoyhteyksiä etelän suunnan juniin ja junista. Tämä rajoittaa junien käyttömahdollisuutta valtakunnallisen kaukoliikenteen syöttöyhteytenä Keuruulta ja Petäjävedeltä.

Jyväskylään suuntautuvan maakunnallisen liikenteen lisäksi Keuruulta on suhteellisen hyvä joukkoliikennetarjonta Mäntän ja Tampereen suuntaan: arkisin kolme bussiliikenteen pikavuoroyhteyttä Tampereelle ja viisi vakiovuoroyhteyttä Mänttään. Myös Tampereen pikavuorot palvelevat Keuruu – Mänttä matkustusta.

Haapamäen taajamasta junaliikenne yhdessä Keuruu–Haapamäki–Vilppula taksiyhteyden kanssa muodostaa yhden työmatkayhteyden ja kaksi asiointiyhteyttä Vilppulaan, Orivedelle ja Tampereelle.

Alueelta ei havaittu puutteita peruspalvelutasoisessa tarjonnassa seudullisen, maakunnallisen ja valtakunnallisen liikenteen osalta.

Taulukko 10 Joukkoliikennetarjonta Haapamäki / Keuruu – Petäjävesi – Jyväskylä yhteysväliillä arkin talvikaudella 2008-2009. (Matkahuolto 2008, VR 2008b)

	M-P BUSSI	Koulp BUSSI	Koulp BUSSI	M-L BUSSI pika	M-P+ BUSSI	M-P+ BUSSI	M-P BUSSI
Pihlajavesi				7:10 koulp			
Haapamäki			6:50	7:35 koulp	8:10 koulp		
Keuruu	5:20	6:35	7:15	8:05	8:45	9:45	11:00
Petäjävesi	5:45	7:05	7:45	8:20	9:15	10:15	11:30
Jyväskylä	6:25	7:45	8:25	9:00	10:00	11:00	12:15
	M-L JUNA	Koulp BUSSI	M-S BUSSI	M-P BUSSI	Koulp BUSSI	M-S BUSSI	M-P+ BUSSI
Pihlajavesi	12:00						
Haapamäki	12:15	12:15				14:55 koulp	
Keuruu	12:31	12:35	12:30	14:05	14:45	15:30	16:40
Petäjävesi	12:55		13:00	14:35	15:15	16:00	17:10
Jyväskylä	13:27		13:45	15:20	16:05	16:40	17:50
	M-S BUSSI pika	M-S JUNA	M-P BUSSI	M-P, SS BUSSI pika	M-S JUNA		
Pihlajavesi		18:00			21:00		
Haapamäki		18:15	17:50	18:20	21:14		
Keuruu	17:05	18:31	18:30	18:40	21:29		
Petäjävesi	17:25	18:55	19:00	19:05	21:51		
Jyväskylä	18:00	19:27	19:40	19:40	22:19		
	Koulp BUSSI	M-P BUSSI	M-P+ BUSSI	M-L JUNA	M-P BUSSI pika	Koulp BUSSI	Koulp BUSSI
Jyväskylä		6:40	7:15	7:33	8:00	8:15	
Petäjävesi		7:15	8:00	8:02	8:30	8:55	
Keuruu	6:35	7:45	8:30	8:27	8:55	9:25	10:10
Haapamäki	6:50			8:41	9:10		10:35
Pihlajavesi	7:10			9:00			
	M-L BUSSI	M-S JUNA	M-P BUSSI	Koulp BUSSI	M-S BUSSI	M-P, SS BUSSI pika	M-To, SS BUSSI
Jyväskylä	10:15	10:33	12:15	13:15	14:15	15:00	15:15
Petäjävesi	10:55	11:02	12:55	14:00	15:00	15:25	16:00
Keuruu	11:25	11:27	13:25	14:30	15:30	15:55	16:30
Haapamäki		11:41	14:20 koulp		15:50 koulp	16:05	
Pihlajavesi		12:00	14:40 koulp		16:05 koulp		
	Koulp BUSSI pika	Koulp BUSSI	M-S JUNA	M-S BUSSI	M-P, S BUSSI	M-L, SS BUSSI	
Jyväskylä	16:05	16:15	16:33	17:15	18:15	20:15	
Petäjävesi	16:35	17:00	17:02	18:00	19:00	20:55	
Keuruu	17:05	17:30	17:27	18:30	19:25	21:25	
Haapamäki		17:45	17:41				
Pihlajavesi			18:00				
	+	= kouluvuoden aikana					
		= auton vaihto					

3.2 Yhteydet maakuntakeskusten välillä

Sekä Tampereen ja Jyväskylän että Tampereen ja Seinäjoen välillä joukkoliikenteen kysyntä on niin runsasta, että palvelutaso muodostuu markkinaehtoisesti huomattavasti peruspalvelutasomäärittelyä korkeammaksi. Tämän vuoksi tässä selvityksessä on keskitytty vain Jyväskylän ja Seinäjoen välisten yhteyksien tarkasteluun.

Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä radan pituus on 196 kilometriä. Junien ajoaika on nykyisin junakohtauksen kanssa 2 t 53 min ja ilman junakohtausta 2 t 45 min. Junien keskinopeus on siis vain 68–71 km/h. Junayhteyksiä Haapamäen kautta on 3 kpl suuntaansa. Aikataulut ovat sen kaltaiset, että ne suosivat Jyväskylästä Seinäjoelle suuntautuvaa matkustusta, mikäli tarkastellaan vain asiointiyhteyttä päivän aikana. Ensimmäinen juna Seinäjoelta Jyväskylään saapuu vasta klo 13.27.

Jyväskylästä Seinäjoelle ja päinvastoin on mahdollista matkustaa junalla myös Tampereen kautta. Tällöin matkaa kertyy 314 km, mutta ratojen korkeamman nopeustason vuoksi matka-aika on lähes vastaava kuin Haapamäen kautta, 2 t 44 min – 3 t 3 min. Yhteyksiä Tampereen kautta on Seinäjoelta Jyväskylään 10 kpl ja vastasuuntaan 7 kpl päivittäin.

Tieyhteys Jyväskylästä Seinäjoelle on pituudeltaan 197 km. Tämä päätieyhteys, vt 18, kulkee Petäjäveden, Multian ja Väättäiskylän kautta Ähtäriin, josta edelleen Alavuden kautta Seinäjoelle. Päätieyhteydet alueella ovat osin puutteelliset, sillä Keuruun ja Ähtärin välillä on vain seututietasoinen, osin sorapintainen, tieyhteys. Valtatien varressa Multian ja Ähtärin välillä on hyvin vähän asutusta. Osittain tieverkon rakenteen vuoksi bussien pikavuoroliikennettä Jyväskylän ja Seinäjoen välillä ei käytännössä ole. Tieverkon rakenteen lisäksi bussiliikenteen tarjontaan on varmasti vaikuttanut myös junaliikenteen vahva asema alueella.

Jyväskylän ja Seinäjoen välillä kulkee nykyisin arkisin 3-4 bussien vakiovuoroa suuntaansa, lauantaisin yksi. Yhteydet Seinäjoen suuntaan ovat yhtä lukuun ottamatta vaihdollisia, kun taas Jyväskylän suuntaan kaikki yhteydet ovat vaihdottomia. Yksi vuoropareista kulkee pohjoisempaa reittiä Karstulan kautta ja loput rataa seuraillen Keuruun kautta. Matka-aika on vuorosta riippuen 3 t 45 min – 4 t 25 min.

Juna- ja bussiliikenteen tarjonta on kuvattu *taulukossa 11 ja 12*.

Nykyinen bussiliikenne ja Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki taajamajunaliikenne tarjoavat yhdessä peruspalvelutason ylittävän tarjonnan maakuntakeskusten välille.

Sekä bussi- että junaliikenteessä matka-aika on pitkäkö suhteessa matkan pituuteen.

Taajamajunat ja vakiovuoroliikenteen bussit ovat palvelukonseptiltaan sen kaltaisia että ne eivät houkuttele henkilöitä, joilla on mahdollisuus henkilöauton käyttöön.

Taulukko 11 Juna- ja bussiyhteydet Seinäjoen ja Jyväskylän välillä syksyllä 2008 (VR 2008, Matka-
huolto 2008)

	M-L	M-P BUS	M-P	M-L	M-S	M-S	M-S	M-S
Kokkolasta	2:18		4:20*	5:05*	6:28*	8:16*	8:16*	11:45
Tampereelta						9:07*		
Vaasasta			5:45*	6:22	S 7:35*	9:22	9:22*	12:22*
Seinäjoki	4:14	6:00	6:40	7:38	8:38	10:34	10:38	13:38
Alavus		6:55				11:07		
Tuuri		7:05				11:14		
Ähtäri		7:25				11:30		
Eläinpuisto-Zoo		7:35				11:37		
Myllymäki		7:40				11:43		
Pihlajavesi						12:00		
Haapamäki						12:13		
Tampereelta						10:05*		
Tampereella	5:48		7:55	8:59	9:55	13:42*	11:59	14:53
Haapamäki						12:15		
Keuruu		8:45				12:29		
Keuruu		8:45				12:31		
Petäjavesi		9:15				12:55		
Jyväskylä	9:00	10:00	9:24	10:41	12:35	13:27	13:41	16:41
Pieksämäellä						14:36*		
	M-S BUS	M-S	M-P BUS	M-S	M-S	M-S	M-P,S	M-P,S
Kokkolasta		13:12		14:37*	14:37	17:08	17:50*	19:20
Tampereelta				15:00*			18:04*	
Vaasasta		13:30*		15:22	15:22*		18:06	19:35*
Seinäjoki	14:05	14:43	15:15	16:34	16:38	18:43	19:34	20:43
Alavus			16:30	17:07			20:07	
Tuuri			16:40	17:14			20:14	
Ähtäri			17:05	17:30			20:30	
Eläinpuisto-Zoo				17:37			20:37	
Myllymäki				17:43			20:43	
Pihlajavesi				18:00			21:00	
Haapamäki			17:50	18:13			21:13	
Tampereelta				16:15*				
Tampereella		15:55		19:42*	17:59	19:55		21:55
Haapamäki			17:50	18:15			21:14	
Keuruu			18:10	18:29			21:28	
Keuruu			18:30	18:31			21:29	
Petäjavesi			19:00	18:55			21:51	
Jyväskylä	18:05	17:27	19:40	19:27	19:41	21:36	22:19	23:37
Pieksämäellä				20:30*				
* = junan vaihto								

Taulukko 12 Juna- ja bussiyhteydet Jyväskylän ja Seinäjoen välillä syksyllä 2008 (VR 2008, Matka-
huolto 2008)

	M-P	M-P BUS	M-L	M-L	M-P BUS	M-S	M-S	M-S
Tampereelta								
Pieksämäeltä			6:43	6:43*			9:24	9:24*
Jyväskylä	5:30	6:05	7:30	7:33	8:00	8:22	10:22	10:33
Petäjävesi				8:02	8:30			11:02
Keuruu				8:26	8:55			11:26
Keuruu				8:27	9:00			11:27
Haapamäki				8:41	9:10			11:41
Tampereelta								10:05*
Tampereella	6:50		8:47			9:55	11:53	13:42*
Haapamäki				8:44	9:10			11:44
Pihlajavesi				9:00				12:00
Myllymäki				9:17				12:17
Eläinpuisto-Zoo				9:23				12:23
Ähtäri				9:30	9:50			12:30
Tuuri				9:46	10:25			12:46
Alavus				9:53	10:35			12:53
Seinäjoki	8:25	10:10	10:20	10:25	11:45	12:12	13:15	13:25
Vaasassa				11:36			14:40*	14:40
Tampereella				11:59*				14:53*
Kokkolassa	10:33*		12:30*	12:30*	13:45	13:45	15:04	15:04*
	M-S	M-To BUS	M-S	M-S	M-S	K,P,L		
Tampereelta				14:25*				
Pieksämäeltä	12:24		15:24	15:24*		18:27		
Jyväskylä	13:22	14:00	14:25	16:33	17:35	19:22		
Petäjävesi		14:30		17:02				
Keuruu				17:26				
Keuruu				17:27				
Haapamäki				17:41				
Tampereelta				16:15*				
Tampereella	14:53		15:53	19:42*	18:53	20:53		
Haapamäki				17:44				
Pihlajavesi				18:00				
Myllymäki				18:17				
Eläinpuisto-Zoo				18:23				
Ähtäri		15:55		18:30				
Tuuri		16:30		18:46				
Alavus		16:45		18:53				
Seinäjoki	16:21	17:45	18:15	19:25	20:34	23:52		
Vaasassa	17:36*		19:20	20:45	21:44			
Tampereella				20:59*				
Kokkolassa	18:09		19:49	21:06*		2:16		
* = junan vaihto								

3.3 Yhteydet pääkaupunkiseudulle ja valtakunnalliseen kaukoliikenteeseen

Mahdollisuuksia matkustaa Helsinkiin yhden työpäivän aikana on tarkasteltu erikseen Alavudelta, Keuruulta, Mäntästä, Vilppulasta ja Ähtäristä. Muita lähialueen taajamia käsitellään näiden kuntakeskusten yhteystarpeiden osana. Joukkoliikenneyhteydet junilla, busseilla ja niiden yhdistelmänä on esitetty *taulukossa 13*. Yhteyksiä Orivedeltä Helsinkiin ei ole tarkasteltu. Ne ovat huomattavasti paremmat kuin taulukossa esitetyistä kuntakeskuksista.

Parhaat yhteydet voidaan katsoa olevan Vilppulasta ja Juupajoelta Helsinkiin. Tarjolla on kaksi vaihtoehtoista yhteyttä yhdellä vaihdolla / matkustussuunta. Lisäksi matka-aika on lyhyt. Edestakainen bussimatka Mäntästä (8 km Vilppulasta itään) Helsinkiin on lähes kolme tuntia pidempi kuin vastaava junamatka.

Myös Keuruulta yhteyksien määrä on hyvä. Keuruun osalta palvelutasoa laskevat joko useat vaihdot tai pitkäkö matka-aika. Nopein yhteys Keuruulta Helsinkiin on linjataksiyhteys Vilppulaan, josta on välitön junayhteys etelään. Tällä tavoin vaihtoja kertyy kaksi per matkustussuunta. Keuruulta (ja Petäjävedeltä) on mahdollista matkustaa Helsinkiin myös Jyväskylän kautta yhdellä vaihdolla / matkustussuunta. Tämän vaihtoehdon etuna ovat vähäiset vaihdot, mutta ongelmana juna-bussi yhteislipun puuttuminen ja ylimääräinen vaihto aika Jyväskylässä paluumatkalla.

Kolmanneksi parhaat yhteydet Helsinkiin on Alavudelta. Bussiyhteys Alavudelta Helsinkiin on käytettävissä kolmena päivänä viikossa. Edestakainen matka-aika on pitkä, yli 10 tuntia, mutta bussin vaihtoja tulee koko edestakaisella matkalla vain yksi. Kaikkina arkipäivinä on lisäksi mahdollisuus matkustaa bussilla Seinäjoelle, jossa on vaihtoyhteys Helsingin junaan. Paluumatkalla väli Seinäjoki–Alavus taitetaan taajamajunalla. Tämä vaihtoehto on parempi, kun verrataan matka-aikaa suhteessa perilläoloaikaan. Yhteyden ongelmana ovat juna-bussi yhteislipun puuttuminen sekä hieman tiukka vaihto aika bussista junaan Seinäjoella. Vain juna käyttäen matka Alavudelta Helsinkiin ei ole kilpailukykyinen, koska perilläoloaikaa jää vain vajaa 3 tuntia. Yhteyksiä Tuurista ja Ähtäristä Helsinkiin koskee, mitä on kirjoitettu yllä Alavuden yhteyksistä sillä erotuksella, että bussiyhteyttä kolmesti viikossa ei Tuurista ja Ähtäristä ole.

Useimmista kuntakeskuksista on arkisin yksi käyttökelpoinen yhteys. Keuruulta yhteyksiä on kolme, Vilppulasta kaksi ja Alavudelta kaksi kolmena päivänä viikossa, yksi muutoin.

Tarkastelun perusteella voidaan todeta, että suunnittelualueen kuntakeskuksista on joukkoliikenneyhteys Helsinkiin Töysän kuntakeskusta lukuun ottamatta. Töysän kunnan kaupallisesta keskuksista Tuurista yhteys sen sijaan on olemassa.

Taulukko 13 Joukkoliikenneyhteydet Helsinkiin siten, että matka voidaan tehdä yhden päivän aikana. Perustuu syksyllä 2008 voimassa olleisiin aikatauluihin. (Matkahuolto 2008, VR 2008b)

lähtöpaikka	yhteys Helsinkiin, edestakainen matka	kulku-päivät	perilläoloaika (klo)	matka-aika edestakaisin	huomautuksia
Alavus	bussi – bussi / bussi (1 vaihtoa)	M, To, P	6 t (10.45 – 16.45)	10 t 15 min	vaihto: Tampereella
	juna – juna / juna – juna (2 vaihtoa)	M-P	2 t 38 min (13.52 – 16.30)	7 t 35 min	vaihdot: Seinäjoella, perilläoloaika hyvin lyhyt
	bussi – juna / juna – juna (2 vaihtoa)	M-P	5 t 38 min (10.52 – 16.30)	7 t 55 min	vaihdot: Seinäjoella, ei yhteislipputuotetta (bussi / juna)
Keuruu (+ Petäjävesi)	linjataksi – juna – juna / juna – juna – linjataksi (4 vaihtoa)	M-P	9 t (9.30 – 18.30)	7 t 13 min	vaihdot: Vilppulassa, Tampereella
	linjataksi – juna – juna / juna – juna – juna (4 vaihtoa)	M-L	4 t 36 min (9.30 – 14.06)	8 t 15 min (sis. ”ylimääräistä” vaihtoaikaa 30 min)	vaihdot: Vilppulassa, Tampereella, Haapamäellä
	bussi – juna / juna – bussi (2 vaihtoa)	M-P	7 t 5 min (9.25 – 16.30)	9 t (sis. ”ylimääräistä” vaihtoaikaa 30 min)	vaihdot: Jyväskylässä, ei yhteislipputuotetta (bussi / juna)
Mänttä (+ Juupajoki)	bussi – bussi / bussi – bussi (2 vaihtoa)	M-To	5 t 40 min (10.00 – 15.40)	8 t 20 min	vaihdot: Orivedellä
Vilppula (+Juupajoki)	juna – juna / juna – juna (2 vaihtoa)	M-P	9 t (9.30 – 18.30)	5 t 33 min	vaihdot: Tampereella
		M-L	4 t 36 min (9.30 – 14.06)		
Ähtäri (+Tuuri)	juna – juna / juna – juna (2 vaihtoa)	M-P	2 t 38 min (13.52 – 16.30)	8 t 22 min	vaihdot: Seinäjoella, perilläoloaika hyvin lyhyt
	bussi – juna / juna – juna (2 vaihtoa)	M-P	5 t 38 min (10.52 – 16.30)	8 t 43 min	vaihdot: Seinäjoella, ei yhteislipputuotetta (bussi / juna)

3.4 Lippujärjestelmät

Alueen junaliikenteessä on käytössä normaalit VR:n lipputuotteet ja alennukset. Suunnittelualueen junaliikenne on taajamajunaliikennettä, jossa ei peritä junatyypikohtaista lisää. Taajamajunalippuihin ei sisälly istumapaikkavarausta. Poikkeuksen normaalista lippukäytännöstä tekee taksisyhteys Vilppula–Haapamäki–Keuruu. Yhteystaksimatka ei sisälly junalippuihin vaan asiakas maksaa sen erikseen taksimatkan alussa. Matka on hinnoiteltu noudattaen junalippujen hintoja.

Alueen bussiliikenteessä ovat käytössä normaalit Matkahuollon lipputuotteet. Lisäksi kaikki suunnittelualueen kunnat kuuluvat ainakin yhteen seutulippualueeseen. Seutulippualueita ovat:

- Jyväskylän seutulippu (suunnittelualueelta Keuruu ja Petäjävesi)
- Seinäjoen seutulippu (Alavus, Töysä ja Ähtäri)
- Tampereen itäinen seutulippu (Juupajoki, Keuruu, Orivesi, Mänttä-Vilppula)
 - mahdollisuus laajentaa Tampereelle ulottuvaksi
 - mahdollisuus laajentaa Tampereen sisäiseen liikenteeseen
- Mänttä-Vilppulan paikallinen seutulippu (Mänttä-Vilppula)

Seutuliput kelpaavat kaikilla alueilla vain bussiliikenteessä. Juna- ja bussiliikenteen yhteislipuja ei suunnittelualueella ole käytössä lukuun ottamatta yhtä Tampere–Keuruu–Jyväskylä bussivuoroa, joka on mukana JunaBussi -yhteislippujärjestelmässä. Tällä bussivuorolla voi matkustaa JunaBussi -yhteislipulla, mikäli bussimatka liittyy välittömästi junamatkaan.

3.5 Yhteenveto palvelutasoanalyyysista

Edellä yksityiskohtaisessa tarkastelussa tehdyt johtopäätökset ovat tiivistettynä seuraavat:

Maakuntakeskuksiin suuntautuva liikenne:

- Palvelutaso yhteysvälillä Haapamäki / Mänttä – Orivesi – Tampere täyttää pieniä puutteita lukuun ottamatta peruspalvelutasoisen liikenteen kriteerit.
- Palvelutaso yhteysvälillä Alavus – Seinäjoki täyttää peruspalvelutasoisen liikenteen kriteerit.
- Palvelutaso yhteysvälillä Ähtäri – Tuuri – Seinäjoki ei täytä kaikilta osin peruspalvelutason tavoitteita työmatkayhteyksien osalta.
- Palvelutaso yhteysvälillä Haapamäki – Keuruu – Petäjävesi – Jyväskylä täyttää peruspalvelutasoisen liikenteen kriteerit.

Maakuntakeskusten välinen liikenne:

- Ei palvelutasopuutteita tarjonnassa.
- Yhteysvälillä Jyväskylä – Seinäjoki matka-aika on pitkä sekä juna- että bussiliikenteessä.

Pääkaupunkiseudulle ja kaukoliikenteen solmupisteisiin suuntautuva liikenne:

- Alueen kuntakeskuksista on joukkoliikenneyhteys Helsinkiin Töysän kuntakeskusta lukuun ottamatta. Töysän kunnan kaupallisesta keskuksista Tuurista yhteys sen sijaan on olemassa.



Kuva 16 Taajamajuna 424 Haapamäeltä Tampereelle kuvattuna Juupajoella syksyllä 2008.

4 JOUKKOLIIKENTEE KEHITTÄMISMAHDOLLISUUKSIA

4.1 Toimintaympäristön muutostekijät

Infra

Seinäjoen–Vaasan rataosan sähköistämisestä on tehty päätös. Sähköistystyöt alkavat vuonna 2009 ja rata on valmis liikennöitäväksi sähkövedolla vuoden 2011 kesäaikataulukauden alusta. Sähköistytyn valmistuttua hoidetaan henkilöliikennettä Seinäjoen ja Vaasan välillä lähtökohtaisesti vain sähkövetoisena, eivätkä Jyväskylä–Seinäjoen junat ole enää sidoksissa samaan kalustokiertoon.

Hallinto

Joukkoliikenteen lupaviranomaisina ja palvelutarjontaa täydentävän bussiliikenteen tilaajina nykyisin toimivat lääninhallitusten liikenneosastot sulautetaan osaksi alueellisia elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia (ELY). Uudistuksen on määrä astua voimaan vuoden 2010 alusta. (Valtioneuvosto 2008)

”Hallinnon- ja aluekehityksen ministerityöryhmä päätti 26.11.2008 Merenkululaitoksen väylätoimintojen, Tiehallinnon ja Ratahallintokeskuksen yhdistämisestä uudeksi väylävirastoksi. Ministerityöryhmä totesi, että uusi väylävirasto sekä liikenteen turvallisuusvirasto voivat aloittaa toimintansa 1.1.2010.” (LVM 2008b) Väyläviraston tehtäviin kuuluvat tulevaisuudessa mm. Ratahallintokeskuksen radanpidon tehtävät ja Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin nykyiset Rautatieviraston valvonta- ja sääntelytehtävät.

Lainsäädäntö

EU:n uusi palvelusopimusasetus tulee voimaan 3.12.2009. Se edellyttää henkilöliikennelain uudistamista Suomessa. Joukkoliikennelaki määrittelee joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset sekä menettelytavat, joilla viranomaisten on tarvittaessa mahdollista säännellä liikennettä. Uusi laki tulee vaikuttamaan varsinkin bussiliikenteeseen. Muutosten aikataulusta ei sen sijaan ole varmuutta, koska lakiin sisältyvistä kansallisista siirtymäajoista ei ole vielä päätöksiä.

Osana uuden joukkoliikennelain valmistelua liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän, jonka tehtävänä on määritellä valtion rahoituksen piiriin kuuluva joukkoliikenne sekä tehdä ehdotus valtion ja kuntien työn- ja kustannusten jaosta joukkoliikennepalvelujen järjestämisessä ja kehittämisessä. Työryhmän toimikausi päättyy 28.2.2009. (LVM 2008c) Työryhmän määrittelyt ja ehdotukset saattavat aikanaan vaikuttaa myös nyt tehtävässä selvitystyössä suositeltavien toimenpiteiden toteutuksen ja rahoituksen vastuujakoon.

4.2 Liikenteen ympäristökuormituksen vähentäminen

Jyväskylä–Seinäjoen junat liikennöidään tällä hetkellä veturivetoisina. Käytettävien Dv12-veturien moottoritekniikka on päästöjen ja polttoainekulutuksen osalta vanhentunutta. Moderneja dieselvetureita ei VR:llä ole käytettävissä. Tampere–Haapamäki junissa käytettävä Dm12-kiskobussikalustokaan ei edusta aivan kehityksen kärkeä, mutta on päästöiltään huomattavasti Dv12-kalustoa parempi vaihtoehto. Näiden kahden ominaispäästöjä eri päästölajeissa on vertailtu taulukossa 14.

Taulukko 14 Dm12- ja Dv12-kaluston ominaispäästöt junakilometriä kohden (VTT 2008)

päästökomponentti	yksikkö	Dm12-kiskobussi 1,5 yksikköä, n. 90 matkustajapaikkaa	Dv12-veturi+ taajamajuna* 4 vaunua, n. 270 matkustajapaikkaa
polttonesteen kulutus	L / 100 junakm	92	169
CO ₂	g / junakm	2 458	4 528
CO	g / junakm	0,40	11,51
SO ₂	g / junakm	0,02	0,57
N ₂ O	g / junakm	0,07	0,10
CH ₄	g / junakm	0,02	0,27
hiukkaset (pm)	g / junakm	0,14	1,61
NO _x	g / junakm	16,97	93,09
HC	g / junakm	0,23	5,49

* = Dv12-vetoisen liikenteen lukuun sisältyy kaikki henkilöliikenne veturityypillä vuonna 2007. Dv12-vetoinen liikenne on käsittänyt Jyväskylän-Seinäjoki taajamajunien lisäksi Seinäjoki-Vaasa sekä Piekämäki-Joensuu taajamajunia sekä Seinäjoki-Vaasa IC-junia.

Taulukon arvot kuvaavat päästömääriä, jotka liikenteestä aiheutuvat (karkeasti ottaen) riippumatta siitä, onko junassa matkustajia vai ei. Lukuja vertailtaessa on myös otettava huomioon noin kolminkertainen matkustajakapasiteetti veturivetoisessa liikenteessä. Mikäli molemmat vertailtavat junat olisivat täynnä matkustajia, olisi vertailuasetelma veturivetoiselle junalle suopeampi. Esimerkiksi hiilidioksidipäästöjä syntyisi henkilökilometriä kohden lasketuna täydessä kuormassa olevista junista veturivetoisesta junasta vähemmän kuin kiskobussijunasta. Ongelmana onkin päästöjen riippumattomuus matkustajamäärästä ja junien vajaa kuormitus Seinäjoen ja Jyväskylän välillä.

Eräissä tapauksissa ympäristökuormitusta olisi mahdollista vähentää *taulukon 14* arvoista liikennöimällä vähiten kuormitettuja vuoroja linja-autoilla tai takseilla rautatiekaluston sijaan. Tältä osin ei työryhmässä tehty yksityiskohtaista esitystä.

4.3 Aiemmat selvitykset

4.3.1 Tampere-Haapamäki radan henkilöliikenteen kehittäminen

Pirkanmaan liitto, Mäntän ja Oriveden kaupungit sekä Juupajoen ja Vilppulan kunnat ovat teettäneet Tampere–Haapamäki -radan henkilöjunaliikenteen kehittämisestä selvityksen vuonna 2002 (ANSERI-konsultit 2002). Selvitystä edelsi Pirkanmaan liiton vuonna 2001 teettämä esiselvitys Oriveden ja Jämsän joukkoliikennejärjestelmästä. Siinä ehdotetaan rautatieliikenteen liittämistä linja-autoliikenteen seutulippujärjestelmään tai oman tuetun seutulipun kaltaisen lipputuotteen kehittämistä rautatieliikenteeseen. Itse raideliikenteen tarjontaan ei ole tehty konkreettisia kehittämis ehdotuksia.

Vuoden 2002 selvityksessä on esitetty junaliikenteelle kolme liikennöintivaihtoehtoa (*taulukko 15*). Kaikissa esitetyissä vaihtoehtoissa (0, 1 ja 2) on henkilöliikenteen aikataulut mahdollista sovittaa päivittäisen 4 tavarajunaparin kanssa siten, että molempien liikennöinti on mahdollista. Selvityksessä on todettu, että 3 junaparin tarjonnalla ei voida hoitaa alueen työmatka-, opiskelumatka- ja asiointiliikennettä tyydyttävällä tavalla. Vaihtoehtoon 1 matkustajamäärän on arvioitu olevan n. 100 matkustajaa/vrk, eli n. 40 %, suurempi kuin vaihtoehtoon 0.

Taulukko 15 Vuoden 2002 selvityksessä esitetyt liikennöintivaihtoehdot Tampere-Vilppula-Haapamäki / Mänttä junaliikenteelle (ANSERI-konsultit 2002)

Vaihtoehto	junapareja / vrk	uudet pysähdyspaikat*
0	3 (Tampere-Haapamäki)	Orivesi keskusta Lyly Kolho
1 (tavoitetilanne)	3 (Tampere-Haapamäki) 3 (Tampere-Mänttä)	Orivesi keskusta Lyly Mänttä Kolho
2	3 (Tampere-Haapamäki) 5 (Tampere-Mänttä)	Orivesi keskusta Lyly Mänttä Kolho
* = Henkilöliikennepysähdykset liikennepaikoilla Orivesi keskusta ja Kolho on aloitettu 3.6.2007		

4.3.2 Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Keski-Suomen liitto 2006) ei Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki -radan henkilöliikenteen roolia nosteta erityisesti esiin. Loppuraportissa mainitaan kyllä Haapamäki–Seinäjoki -radan päällysrakenteen korvausinvestointien tarve, mutta rautatieliikenteellä ei ole nähty olevan erityistä roolia joukkoliikenteen peruspalvelutason tarjonnassa paikallisella, seudullisella tai maakunnallisella tasolla missään Keski-Suomen alueella. Liikennejärjestelmäsuunnitelman varsinaiseen kehittämisohjelmaan ei sisälly hankkeita rataosalle Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki.

Työmatkaliikenteen tavoitetilanteessa ”Informaatio-, myynti- ja maksujärjestelmät sekä liittynyt yhteydet tukevat myös junaliikenteen käyttöä pitempimatkaisissa työssäkäyntiyhteyksissä.” Valtakunnallisten ja kansainvälisten liikennetarpeiden tavoitetasosta on mainittu: ”Joukkoliikenteen liittynyt yhteyksiä rautatieasemille on kehitetty kutsupohjaisina.” ja ”Matkakeskuksen toimintaa on edelleen kehitetty ja matkakeskus toimii koko Keski-Suomen henkilöliikenteen solmupisteenä.” Matkakeskuksella tarkoitetaan tässä yhteydessä Jyväskylän matkakeskusta. (Keski-Suomen liitto 2006)

Tiivistetysti liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa nopean henkilöliikenteen kehittämistä Tampere–Orivesi–Jyväskylä–Pieksämäki–Kuopio -ratakäytävässä. Etäämmällä ratakäytävästä sijaitsevat alueet kytketään valtakunnallisten ja kansainvälisten matkustustarpeiden osalta rautatieliikennejärjestelmään Jyväskylän matkakeskuksen kautta. Matkaketjujen helppokäytöisyyden takaamiseksi on tehtävä töitä juna- ja linja-autoliikenteen yhteislippujärjestelmän aikaansaamiseksi ja parannettava osapuolten yhteistä tiedotusta liittynyt yhteyksistä.

4.3.3 Seinäjoen kaupunkiseudun paikallis- ja palveluliikennesuunnitelma

Suunnitelmassa ei ole käsitelty junaliikennettä, eikä nostettu esiin tarvetta erityisille liittynyt yhteyksille. Seinäjoella on linja-autoliikenteen ja junaliikenteen matkustajapalvelut keskitetty matkakeskukseen.

4.3.4 Länsi-Suomen lääninhallituksen ostoliikenteen vaikuttavuusselvitys

Selvityksessä on tarkasteltu kuntien välisten työssäkäynti-, opiskelu-, ja pitkämatkaisten yhteys- ja liityntäyhteysien toteutumista talvikaudella 2004-2005. Ostoliikenteen vaikuttavuusselvityksessä on tehty yhteysvälitarkasteluja työmatkayhteysien osalta. Tarkasteltaviksi yhteysväleiksi on valittu kunnat, joiden välillä on vähintään 100 pendelöijää. Suunnittelualueelta tällaisia yhteyksiä (asuinkunta-työssäkäyntikunta) ovat:

- Orivesi-Tampere *
- Orivesi-Juupajoki*
- Vilppula-Mänttä
- Jämsä-Mänttä
- Mänttä-Vilppula
- Mänttä-Jämsä
- Keuruu-Jyväskylä
- Petäjävesi-Jyväskylä
- Alavus-Seinäjoki
- Ähtäri-Seinäjoki*
- Kuortane-Alavus
- Töysä-Alavus*
- Alavus-Töysä*

* = osa työmatkaliikenteen yhteyksistä toteutuu junaliikenteessä

Ostoliikenteen vaikuttavuusselvityksessä havaitut puutteet työmatkaliikenteen peruspalvelutasossa tämän työn suunnittelualueella on esitetty *taulukossa 16*.

Taulukko 16 Puutteet joukkoliikenteen peruspalvelutason yhteyksissä työn suunnittelualueella (Länsi-Suomen lääninhallitus 2005)

	Menovuoro	Paluuvuoro
Työssäkäyntiyhteydet meno klo 8:ksi paluu klo 16-17 välillä	Jämsä-Mänttä (talvi ja kesä)	Mänttä-Jämsä (talvi ja kesä)
	Mänttä-Jämsä (talvi ja kesä)	Jämsä-Mänttä (talvi ja kesä)
	Kuortane-Alavus (kesä)	Alavus-Kuortane (talvi ja kesä)

Vuoteen 2008 mennessä tilanne ei ole muuttunut taulukossa esitettyjen puutteiden osalta. Yhteyspuutteet on mahdollista ratkaista vain maantieliikenteen tarjonnalla.

4.3.5 Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma – SESELI 2015

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisältyvässä Etelä-Pohjanmaan joukkoliikennestrategiassa linjataan kehittämissuunnitelmissa, että henkilöautoliikenteen kanssa kilpailukykyistä joukkoliikennettä tavoitellaan väylillä Kauhajoki-Seinäjoki, Lapua-Seinäjoki ja Alavus-Seinäjoki. Edelleen ehdotetaan otettavan käyttöön eri liikennemuotojen yhteinen lippujärjestelmä. Tarjonnan osalta on linjattu aina hyödynnettävän ensisijaisesti olemassa olevaa itsekannattavaa liikennettä. (Etelä-Pohjanmaan liitto 2003a)

SESELI 2015 työssä on laadittu toimenpideohjelma Ylistaro-Seinäjoki-Ähtäri -yhteyden kehittämistä laatukäytävääjattelun mukaiseksi.

Taulukko 17 SESELI 2015 -työhön kuuluvan Ylistaro-Ähtäri laatukäytäväselvityksen toimenpide-ehdotukset suunnittelualueella (Etelä-Pohjanmaan liitto 2003b & 2003c)

kehittettävä osa-alue	toimenpide-ehdotukset	muuta
Junaliikenteen tarjonta	<ul style="list-style-type: none"> • uusi junavuoro Myllymäki-Seinäjoki, perillä ennen klo 8 • 2 uutta junaparia Seinäjoki-Jyväskylä 	
Rautatieliikennepaikat	<ul style="list-style-type: none"> • Koura (Nurmo): uusi henkilöliikennepaikka • Sydänmaa (Alavus): uusi henkilöliikennepaikka • Alavus, Ähtäri, Eläinpuisto-Zoo, Myllymäki: laiturin korottaminen / parantaminen • Tuuri: laiturin pidentäminen ja valaistuksen parantaminen • Alavus, Tuuri: uusi laiturikatos 	uudet liikennepaikat rakennetaan, mikäli asukasmäärä alueilla kasvaa
Linja-autoliikenteen tarjonta	<ul style="list-style-type: none"> • Liityntäyhteys Alavus asema - Alavus • Liityntäyhteys Tuurin seisake – Tuurin kauppakeskus • Uusi vuoro Seinäjoki-Alavus • Viikonloppuyhteydet Tuuriin Seinäjoelta, Töysän kuntakeskuksesta ja Ähtäristä 	Tuurin seisake on sittemmin rakennettu uuteen paikkaan kauppakeskuksen viereen
Lippujärjestelmä	Junaliikenteen liittäminen seutulippujärjestelmään	
Informaatio	Tuotetaan vuosittain eri liikenne- muotojen yhteisiä seudullisia aikataulujulkaisuja	

Lisäksi Ylistaro-Ähtäri laatukäytäväselvityksessä on laadittu kattava kehittämisohjelma linja-autoasemien ja -pysäkkien varustelutason ja informaation parantamiseksi.

4.4 Ratakäytävä Tampere – Haapamäki

Tampereen suunnan liikenteessä on ollut tavoitteena kehittää erityisesti työmatkayhteyksiä nykyistä nopeammiksi. Tarkastellut toimenpiteet on esitetty *taulukossa 18*.

Lisäpysähdystä Juupajoen Lylyyn ei tarkasteltu lähemmin seisakkeen vaikutusalueen väestön ja työpaikkojen vähäisen määrän vuoksi. Pysähdyksiä Kangasalla Suinulan, Ruutanan ja aseman taajamissa ei tarkasteltu lähemmin, koska pysähdykset vaatisivat kaiken muun junaliikenteen aikataulujen muutostarpeiden tarkasteluja Jyväskylän radalla. Toisaalta Haapamäen junien tarjonta tulee jatkossa parhaimmillaankin olemaan sen verran niukkaa, että Kangasalta Tampereelle suuntautuvilla lyhyehköillä matkoilla tiheämmän vuorovälin tarjoava bussiliikenne on todennäköisesti kilpailukyisempi.

Taulukko 18 Tampereen suunnan liikenteessä tarkastellut kehittämisvaihtoehdot

toimenpide	vaikutukset	vaatimukset
liikenteen laajentaminen Vilppulasta Mänttään	<ul style="list-style-type: none"> o junaliikenteen vaikutusalueen laajeneminen kävelyetäisyydellä (1 km) asemista n. 3 000 henkilöllä tai 3 km säteellä n. 6 000 henkilöllä o Mänttä–Tampere matka-aika joukkoliikenteellä lyhenee n. 15 min o Työmatkayhteys Mänttää Tampereelle junalla o junamatkustuksen kasvu n. 9 000 matkaa / v.* o ostetun liikenteen suoritteiden kasvu n. 21 500 junakm / v. 	<ul style="list-style-type: none"> o Junan kokoonpano aina vähintään 2 kiskobussiyksikköä, jotka erotettava / liitettävä Vilppulassa o Junahenkilökunta erotettavaan yksiköön Vilppulasta o JKV-varustus ja turvalaitemuutokset Vilppula – Mänttä o Henkilöliikennelaituri ja oheisalueet Mänttään o pitkällä aikavälillä vuorotarjonnan lisääminen JKV- ja laiturin investointien tehokkuuden varmistamiseksi o suoritteiden kasvun rahoitus
liikenteen laajentaminen Haapamäeltä Keuruulle	<ul style="list-style-type: none"> o Tampereelle suuntautuvan vaihdottoman junayhteyden vaikutusalueen laajeneminen kävelyetäisyydellä (1 km) asemista n. 3 000 henkilöllä tai 3 km säteellä n. 6 500 henkilöllä o Keuruu – Tampere matka-ajan lyheneminen 30 min o Vaihdon asiointiyhteys Keuruulta Tampereelle junalla o junamatkustuksen kasvu n. 7 000 matkaa / v.* o ostetun liikenteen suoritteiden kasvu n. 23 300 junakm / v. 	<ul style="list-style-type: none"> o Jyväskylä–Seinäjoki junaliikenteen nykyisen kaltainen aikataulurakenne, jossa junakohtaus Pihlajavedellä o Tampere–Haapamäki junaliikenteen nykyisen kaltainen aikataulurakenne o Kiskobussikalusto nopean suunnanvaihdon mahdollistamiseksi Haapamäellä o suoritteiden kasvun rahoitus
vuoromäärän lisääminen kolmesta viiteen tai kuu-teen pariin a) suorilla vuoroilla b) vaihto Orivedellä	<ul style="list-style-type: none"> o työmatkayhteydet Tampereen suuntaan monipuolistuvat o junamatkustuksen kasvu 19 000 – 24 000 matkaa / v.* o ostetun liikenteen suoritteiden kasvu n. 106 500 – 181 000 junakm / v. 	<ul style="list-style-type: none"> a & b) suoritteiden kasvun rahoitus b) Tampereen seudun paikallisjunaliikenne (sähkövetoinen) tai: b) kaukojunien lisämaksun vaikutus lippujen hintoihin pohdittava a & b) henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen yhteensovittaminen
juna- ja bussiliikenteen yhteistoiminnan lisääminen - yhteisliput - aikatauluyhteistyö	<ul style="list-style-type: none"> o matkustajan valinnanvapaus lisääntyy o voidaan välttyä päällekkäisen liikenteen järjestämiseltä o olemassa olevan bussiliikenteen hyödyntäminen syöttöyhteytenä, esim. Mänttä-Orivesi-Orivesi as tai Keuruu-Mänttä-Vilppula 	<ul style="list-style-type: none"> o maksujärjestelmien yhteensopivuuden kehittäminen o liikenteen tilaajan vaatimus lippujärjestelmien ja infojärjestelmien yhteentoimivuudesta o bussiliikenteen muuttuminen ostoliikenteeksi, jotta aikataulujen yhteensovittamiseen todelliset mahdollisuudet
* = kysyntäennusteet perustuvat Tampereen teknillisen yliopiston nykyisen junamatkustuksen ja alueen väestömäärän pohjalta tekemään analyysiin. Käytettävissä olleet lähtötiedot rajasivat tarkasteluun yksinomaan junamatkoihin.		

Vilppula – Mänttä

Jo aiemmissa selvityksissä on tullut esille mahdollisuus laajentaa junaliikenteen alueellista kattavuutta liikennöimällä Vilppulasta Mänttään. Vilppula–Mänttä -rataosa on jo pitkään ollut ainoastaan tavaraliikenteen käytössä. Rata kulkee Mäntän keskustan halki muodostaen näin hyvät edellytykset laajemman asiakaskunnan palvelemiseksi kuin mihin Vilppulan asema antaa mahdollisuuden.

Kävelyetäisyydellä (1 km) Mäntän keskustan seisakkeesta asuisi vajaa 3 000 asukasta ja samalla etäisyydellä Mäntän asemasta lisäksi vajaa 1 000 asukasta.

Liikenteen ulottamista Vilppulasta Mänttään ovat aiemmin rajoittaneet mm. Tampere–Haapamäki -junissa käytetty junakalusto sekä puutteellinen raitinfrakuuktuuri Mäntässä. Kun junat liikennöitiin veturivetoisina, olisi liikennöinti Mänttään vaatinut toisen veturin varaimista Vilppula–Mänttä -välille tai junien pääteaseman siirtämistä Haapamäeltä Mänttään. Käytettäessä liikenteenhoitoon kiskobussikalustoa, voidaan juna jakaa kahtia veturivetoista junaa helpommin. Liikenteen laajentaminen Mänttään on mahdollista, kun junat ajetaan Tampereen ja Vilppulan välillä vähintään kahdesta kiskobussiyksiköstä koostuvana junana. Kiskobussin jokaisessa yksikössä (vaunussa) on moottori. Jokaista vaunua voidaan ajaa itsenäisesti junana. Jokainen juna vaatii luonnollisesti oman henkilökuntansa, eli vähintään kuljettajan.

Dm12-kiskobusseja ei nykyisin irroteta ja liitetä toisiinsa kaupallisessa liikenteessä. Toiminta on kuitenkin jokapäiväistä varikoilla. VR Oy:n näkemyksen mukaan teknisiä rajoitteita irrottamiselle ja liittämiseksi kaupallisessa liikenteessä ei ole tiedossa. Yleisesti ottaen kiskobussin yhteen kytkentä on toiminut selvästi luotettavammin kuin Sm3-kalustossa (Pendolino).

Raitinfrakuuktuurin osalta liikenteen aloittaminen vaatisi Vilppula–Mänttä -rataosan varustaminen junakulunvalvonnalla (JKV) ja henkilöliikennelaiturin, odotuskatoksen ja liittytäpysäköintialueen (polkupyörät, autot) rakentamista Mänttään.

Vilppulan ja Mäntän välillä on Metsä Tissuen tuotantolaitosten kuljetuksia hoitavaa rautateiden tavaraliikennettä. Mahdollinen uusi henkilöliikenne on sovitettava siten, että myös tavaraliikenteen kuljetukset rataosalla saadaan hoidettua.

Haapamäki – Keuruu

Tampere–Haapamäki junien liikennöintialueen laajentaminen Haapamäeltä Keuruulle laajentaisi potentiaalista asiakaspohjaa. 1 km säteellä Keuruun rautatieasemasta asuu n. 2 900 ja 3 km säteellä n. 6 500 asukasta. Liikenteen laajentaminen Keuruulle muodostaisi vaihdottomat yhteydet Keuruulta Tampereelle ja radan varren muihin kuntiin. Nykyisin yhteys toimii vaihdollisena siten, että Haapamäelle jää vaihto-odotusaikaa n. 45 min. Haapamäen asemalla ei ole yleisölle avointa lämmintä odotustilaa, joten vaihtoyhteyden käyttäminen muodostuu helposti hyvin epämiellyttäväksi.

Liikennöinti kiskobussikalustolla mahdollistaa suhteellisen nopean ajosuunnan vaihdon Haapamäellä. Tällä hetkellä Tampere–Haapamäki -junien kääntöaika Haapamäellä on 47 – 57 minuuttia. Haapamäen ja Keuruun välinen etäisyys on 16 ratakilometriä ja taajamajunan ajoaika n. 14 min / suunta. Nykyisellä aikataulurakenteella Tampere–Haapamäki -junien päätepisteeksi on mahdollista muuttaa Keuruu. Haapamäki–Jyväskylä -rataosalla ei ole säännöllistä henkilö- tai tavaraliikennettä, joka estäisi menettelyn.

4.5 Ratakäytävä Jyväskylä – Haapamäki – Seinäjoki

Jyväskylä – Seinäjoki välin liikenteessä on tarkasteltu junien nopeuttamismahdollisuuksia, liityntäyhteyksiä kaukoliikenteeseen, mahdollisuutta kehittää junaliikennettä Seinäjoelle suuntautuvan työmatkaliikenteen tarpeisiin sekä työnjakomahdollisuuksia bussiliikenteen ja junaliikenteen kesken. Tarkastellut toimenpiteet on esitetty *taulukossa 19*.

Jyväskylä – Seinäjoki, maakuntakeskusten välinen liikenne

Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki välillä kulkee vuositasona vajaa 4 200 juna, joiden yhteenlaskettu matkustajamäärä on radan kohdasta riippuen yhteensä 80 000 – 90 000. Veturivetoisten 4 – 5 -vaunuisten junien matkustajakapasiteetti on 300 – 350 matkustajaa. Edellä mainituista luvuista laskettuna matkustajia rataosuuden junissa on keskimäärin vain hieman yli 20 matkustajaa / juna. Viikonpäivä- ja kausivaihtelut matkustajamäärissä ovat suuria.

Junapituuden ja osin myös vuoromäärän mitoittaa tällä hetkellä Seinäjoki–Vaasa -välin liikenne, missä matkustajamäärät ovat tarkastelualueelta suuremmat. Seinäjoki–Vaasa -rataosan sähköistyksen valmistuttua vuonna 2011 liikenne rataosalla muuttuu sähkövetoiseksi ja yhteys kaluston käytön suunnittelussa Seinäjoki–Vaasa ja Seinäjoki–Jyväskylä liikenteiden välillä loppuu. Tässä yhteydessä on tarpeen tehostaa kaluston käyttöä Seinäjoki–Jyväskylä liikenteessä.

Tarpeellisin aikataulun varmuusvaroin pystytään yhdellä junarungolla hoitamaan kaksi päivittäistä junaparia sekä tietyin rajoituksin yksi junapari lyhyemmällä matkalla, esimerkiksi Ähtäri–Seinäjoki. Yhdellä junarungolla pystyttäisiin juuri ja juuri järjestämään 3 junaparia Jyväskylä–Seinäjoki välille. Kääntöajat Jyväskylässä ja Seinäjoella muodostuisivat kuitenkin tiukoiksi ja liikenteestä voisi tulla hyvin häiriöherkkää. Mikäli liikennettä jatkettaisiin nykyisin aikatauluin, sitoutuisi liikenteeseen kaksi junarunkoa. Sitoutuvan kaluston määrä suhteessa matkustajamäärään olisi suuri.

Yksi selkeä ja toimiva vaihtoehto olisi jättää nykyisistä aikatauluista päivän keskimäinen junapari ajamatta. Yhteydet välipaikkakunnilta kaukoliikenteeseen säilyisivät lähes ennallaan. Maakuntakeskusten välisessä liikenteessä tarjonta Tampereen kautta korvaa lähes täysin koko Jyväskylä–Seinäjoki liikenteen. Sähkövetoisena Tampereen kautta kulkevan liikenteen ympäristökuormitus on vähäisempi. Ainoastaan asiointiyhteydet Seinäjoelle ja Tuuriin heikkenisivät jonkin verran. Lakkautettavan junavuoron korvaaminen bussiyhteydellä olisi kustanhokas ja vähäisten matkustajamäärien kyseessä ollessa myös ympäristökuormituksen kannalta positiivinen ratkaisu.

Taulukko 19 Jyväskylä – Seinäjoki liikenteessä tarkastellut kehittämisvaihtoehdot

toimenpide	vaikutukset	vaatimukset
junien ajoajan lyhentäminen ja kohtauksen siirtäminen Pihlajavedeltä Haapamäelle	<ul style="list-style-type: none"> o Jyväskylä–Seinäjoki matka-ajan lyheneminen n. 15 min o Vaihtoyhteyksien paraneminen Haapamäellä (Keuruulta Tampereelle matkustavat) o Vaihtoyhteyksien paraneminen Jyväskylässä (Jyväskylästä etelään suuntaan jatkavat) o Ainakin kaksi pysähdyspaikkaa jää junaliikenteen palvelujen ulkopuolelle 	<ul style="list-style-type: none"> o Haapamäki–Seinäjoki rataosan nopeuden nosto tasoon 120 km/h (ks. 4.6.3) o Nopeuden noston rahoitus (tällä hetkellä ei rahoitusta tiedossa) o 2-3 välipysähdysten lakkauttaminen (Eläinpuisto-Zoo, Myllymäki tai Pihlajavesi)
junatarjonnan vähentäminen kolmesta kahteen pariin	<ul style="list-style-type: none"> o asiointiyhteydet Keuruulta ja Petäjävedeltä Tuuriin / Seinäjoelle suuntaan heikkenevät o maakuntakeskusten väliset yhteydet pysyvät peruspalvelutasomäärittelyn mukaisina o kiskobusseihin siirtyminen lähes puolittaa CO₂ –päästöt / junakm ja vähentää muita päästökompONENTTEJA jopa 95 %. o junien ostoliikenteen suorite vähenee n. 122 000 junakm / v. o junamatkojen määrä vähenee n. 13 000 matkaa / v.* 	<ul style="list-style-type: none"> o lakkautettavat junavuorot on korvattava bussiliikenteellä väleillä Myllymäki–Seinäjoki ja Haapamäki–Jyväskylä o Jäljelle jäävässä junaliikenteessä on siirryttävä kiskobussikalustoon lyhyen kääntöajan mahdollistamiseksi Seinäjoella tai muutettava aikataulurakennetta nykyisestä
Työmatkaliikenteeseen sopivan junayhteyden muodostaminen Ähtäristä Seinäjoelle	<ul style="list-style-type: none"> o Ähtäristä muodostuu työmatkayhteys Seinäjoelle o Ähtäri – Seinäjoki matka-aika (aamulla) joukkoliikenteellä lyhenee 40 min o rajoittaa Jyväskylä - Seinäjoki junien aikataulusuunnittelua huomattavasti o junien ostoliikenteen suorite kasvaa n. 17 500 km / v. 	<ul style="list-style-type: none"> o Kiskobussikaluston käyttö
Alavuden ja Ähtärin yhteyksien parantaminen pääkaupunkiseudulle järjestämällä syöttöyhteys aamulla Parkanon tai Seinäjoen asemalle	<ul style="list-style-type: none"> o Yhteys Alavudelta ja Parkanosta Helsinkiin nopeutuu n. 35 min o Mahdollistaa saapumisen Helsinkiin ennen klo 10:tä o ostoliikenteen kustannuslisä vähintään 60 000 e / v. 	<ul style="list-style-type: none"> o Ostoliikennevuoro joko Ähtäristä Alavuden ja Virtain kautta Parkanoon tai Alavuden ja Peräseinäjoen kautta Seinäjoelle
juna- ja bussiliikenteen yhteistoiminnan lisääminen <ul style="list-style-type: none"> - yhteisliput - aikatauluyhteistyö 	<ul style="list-style-type: none"> o matkustajan valinnanvapaus lisääntyy o voidaan välttyä päällekkäisen liikenteen järjestämiseltä o olemassa olevan bussiliikenteen hyödyntäminen syöttöyhteytenä, esim. Keuruu-Petäjävesi-Jyväskylä tai Keuruu-Mänttä-Vilppula 	<ul style="list-style-type: none"> o maksujärjestelmien yhteensopivuuden kehittäminen o liikenteen tilaajan vaatimus lippujärjestelmien ja infojärjestelmien yhteentoimivuudesta o bussiliikenteen muuttuminen ostoliikenteeksi, jotta aikataulujen yhteensovittamiseen todelliset mahdollisuudet
* = kysyntäennusteet perustuvat Tampereen teknillisen yliopiston nykyisen junamatkustuksen ja alueen väestömäärän pohjalta tekemään analyysiin. Käytettävissä olleet lähtötiedot rajasivat tarkasteluun yksinomaan junamatkoihin.		

Yhteydet Alavudelta ja Ähtäristä

Nykyinen junatarjonta ei palvele Seinäjoelle suuntautuvaa työ- ja opiskelumatkaliikennettä, koska ensimmäinen junavuoro saapuu Seinäjoelle vasta klo 10.25. Paluusuunnassa nykyisten junavuorojen aikataulut sopisivat työmatkaliikenteeseen, mutta menomatka täytyisi tehdä bussilla. Juna- ja bussiliikenteeseen ei ole tällä hetkellä saatavilla yhteislipputuotteita, joten säännöllinen matkustaminen kahdella eri joukkoliikennevälineellä päivän aikana on hankalaa ja kalliimpaa kuin yhdellä välineellä.

Junaliikenteen suurin etu Ähtäristä ja Alavudelta Seinäjoelle suuntautuvassa liikenteessä on nopeus. Ähtärin keskustasta Seinäjoen keskustaan juna on n. 20 min nopeampi kuin henkilö-auto ja n. 35 min nopeampi kuin bussi.

Junaliikenteen tarjonnan parempaa kohdentamista työmatkaliikenteen tarpeisiin selvitettiin. Päivän ensimmäisen junan aikataulun varhentaminen ei ole mahdollista siten, että se voisi palvella työmatkaliikennettä. Lähdön Jyväskylästä tulisi tapahtua n. klo 5, mikä on liian varhain pitkämatkaisen poikittaisliikenteen kannalta. Esimerkiksi vaihtoyhteyttä idän suunnasta ei ole.

Vaihtoehdoksi jää käytännössä liikenteen aloittaminen aamulla Ähtäristä. Tähänkin liittyy ongelmansa, sillä Ähtärin ratapihalla ei ole nykyisin kaluston yöpymisen mahdollistavaa varustusta. (mm. sähköliitäntämahdollisuudet, huoltolaituri). Tällaisten investointien toteuttaminen ilman varmuutta riittävästä matkustuskysynnästä ei ole mielekästä. Kaluston tulisi ensivaiheessa yöpyä Seinäjoella ja ajaa varhain aamulla Ähtäriin.

Mikäli aamun työmatkavuoro Ähtäristä Seinäjoelle järjestettäisiin, se rajoittaisi mahdollisuuksia suunnitella muiden Jyväskylä–Seinäjoki -junien aikatauluja. Huomio koskee etenkin tilannetta, jossa junaliikenteeseen on sitoutunut vain yksi junarunko.

Yhteydet Keuruulta ja Petäjävedeltä

Junayhteydet Keuruulta (Haapamäen taajamaa lukuun ottamatta) ja Petäjävedeltä palvelevat nykyisin yksinomaan pitkämatkaista ei-päivittäistä matkustusta. Ongelmana Jyväskylään suuntautuvassa liikenteessä on, että Keuruun suunnan junilta on Jyväskylässä vaihtoyhteys ainoastaan idän, eikä lainkaan etelän suuntaan. Etelän suunnan yhteydet on tällä hetkellä hoidettu yhdellä kokeiluluontoisella kutsutaksiyhteydellä Vilppulaan, josta on edelleen yhteys junalla Tampereelle. Kutsutaksiyhteys ei palvele Petäjävettä.

Keuruun - Petäjäveden junaliikenteen kehittämisessä ei ole mielekästä jatkossakaan ottaa pääasialliseksi tavoitteeksi päivittäismatkustuksen tarpeita kahdesta syystä. Ensinnäkin nykyinen tarjonta ei palvele päivittäismatkustusta juuri lainkaan, joten muutosten tulisi olla hyvin laajoja tilanteen muuttamiseksi. Toiseksi kulkumuotojen välinen kilpailuasetelma on toisen kaltainen kuin Seinäjoelle ja Tampereelle suuntautuvassa liikenteessä. Junalla ei ole yhtä selvää matka-aikaetua Keuruu–Petäjävesi–Jyväskylä reitillä. Junan matka-aika Keuruu–Jyväskylä välillä, 50 – 55 min, on käytännössä sama kuin henkilöautolla. Bussin matka-aika on nopeimmillaan vain muutaman minuutin pitempi. Bussiliikenne on Keuruulta Jyväskylän suuntaan junaa kilpailukykyisempi paremman vuorotarjonnan ja alueellisen kattavuuden vuoksi.

Haapamäen taajama Keuruulla poikkeaa yhteyksiensä puolesta edellä mainitusta. Haapamäeltä junayhteydet ovat selvästi bussiyhteyksiä paremmat. Osin liikenneverkon rakenteen vuoksi alue on suuntautunut myös Pirkanmaalle päin.

Keuruu – Petäjävesi alueen kaukoliikenneyhteyksien ja asiointiliikenteen kehittämisessä on kaksi vaihtoehtoista suuntaa, Jyväskylä ja Tampere. Jyväskylään pystytään suuremman päivittäismatkustuksen kysynnän vuoksi järjestämään bussein useampia yhteyksiä, mutta bussi- ja junaliikenteen aikataulujen ja lippujärjestelmien yhteensovittaminen vaatii kehitystyötä. Tampereen suuntaan pystytään järjestämään yksittäisiä yhteyksiä joko bussilla tai junalla. Jos kaukoliikenneyhteydet järjestetään Tampereen kautta, tulee useimmilla matkoilla yksi vaihto enemmän kuin Jyväskylän kautta.



Kuva 17 Petäjäveden asemarakennus

5 SUOSITELTAVAT KEHITTÄMISTOIMENPITEET

Kehittämistoimenpiteet on muodostettu havaittujen palvelutasopuutteiden, aiempien selvitysten ja asiantuntijalausuntojen perusteella. Tavoitteena on ollut joukkoliikenteen palvelutason parantaminen siten, että matkustajien mahdollisuudet käyttää joukkoliikennettä paranevat tarkasteltaessa aluetta kokonaisuutena. Samalla on otettu huomioon kuntien ja valtion mahdollisuudet rahoittaa liikenteen alijäämiä. Työryhmän käsityksen mukaan palvelutason oleellinen parantaminen alueella ei ole mahdollista itsekannattavana julkisena liikenteenä. Osin työryhmä ehdottaa harkittavaksi kohdentaa julkista rahoitusta uudelleen.

Työn aikana on kuultu laajasti maakuntien, seutukuntien ja eräiden yksittäisten kuntien näkemyksiä liikennetarpeista. Pirkanmaan liitto on ollut tyytyväinen ehdotettuihin kehittämistoimenpiteisiin. Erityisesti Etelä-Pohjanmaan liitto toivoo, että alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa (Seinäjoen seudulla SESELI ja Jyväskylän seudulla JYSELI) selvitetään vielä tarkemmin kiskobusseilla liikennöitävien aamuyhteyksien mahdollisuuksia Seinäjoen ja Jyväskylän työssäkäyntialueilla sekä muuta kiskobussiliikenteen kehittämistä.

5.1 Junaliikenne

5.1.1 Tampere – Haapamäki / Mänttä

Selvityksen perustella parhaat mahdollisuudet junaliikenteen käyttäjämäärän lisäämiseen ovat Mänttä-Vilppulan ja Tampereen välisessä liikenteessä. Junaliikenteen kilpailukykyä henkilöautoon nähden saadaan parannettua ulottamalla liikenne Vilppulan asemalta Mänttään. Tällöin Vilppula–Mänttä -rataosa tulee liittää junakulunvalvonnan piiriin (JKV) ja Mänttään tulee rakentaa henkilöliikennelaituri siihen liittyvine varusteineen ja liitännäisalueineen. Liikennöinti Mänttään on mahdollista nykyisellä junien aikataulurakenteella jakamalla kiskobussijunat Vilppulassa kahteen osaan. VR Oy:n on järjestettävä Vilppulaan toinen junamiehistö, joka hoitaa jaettavan junan liikennöinnin Vilppula–Mänttä -välillä.

Investoinnit Vilppula–Mänttä -rataosan infrastruktuuriin saadaan tehokkaampaan käyttöön, mikäli junatarjontaa lisätään nykyisestä kolmesta päivittäisestä junaparista. Suurimpana puutteena on koettu Tampereelle suuntautuviissa työmatka- ja opiskeluliikenteen junayhteyksissä vaihtoehtojen vähäisyys. Junatarjontaa kohdistetusti lisäämällä avautuisi nykyistä useammille ihmisille todellinen mahdollisuus junan käyttöön.

Tarkastelujen perusteella suositeltavin vaihtoehto tarjonnan lisäämiseen on vaihtoehto, jossa nykyisten kolmen junaparin aikataulut säilyvät entisellään, mutta liikennöintialuetta laajennetaan lähes kaikkien junien osalta Vilppulasta Mänttään. Lisäksi muodostetaan uudet yhteydet Tampereelle aamulla klo 9:ksi ja illalla klo 18:ksi. Tampereelta muodostetaan uudet klo 14 ja klo 17 jälkeen lähtevät yhteydet Mänttä-Vilppulaan. Molempiin suuntiin jälkimmäinen uusista yhteyksistä on vaihdollinen, vaihdon tapahtuessa Oriveden asemalla. Suositeltavan vaihtoehtoon aikataulurakenne on esitetty *taulukossa 20*.

Taulukko 20 Suositeltava vaihtoehto uudeksi junaliikenteen aikataulurakenteeksi Tampere - Haapamäki / Mänttä välillä.

HAAPAMÄKI / MÄNTTÄ-TAMPERE							
	M-P	M-L	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S
	H	H	H	H	P	H	H
	420	422	424/434	426	928	438	428
Haapamäki			12:20				18:25
Kolho			12:30				18:35
Vilppula			12:39				18:44
Mänttä	6:28	7:28	12:23	16:20		18:28	:
Vilppula	6:41	7:41	12:36	16:33		18:41	:
Vilppula	6:42	7:42	12:42	16:34		→	18:47
Juupajoki	7:01	8:01	13:01	16:59			19:06
Orivesi keskusta	7:12	8:12	13:12	17:10			19:17
Orivesi	7:16	8:16	13:16	17:14			19:21
Orivesi	7:17	8:17	13:17	→	17:29		19:22
Tampere	7:42	8:42	13:42		17:53		19:47
TAMPERE-MÄNTTÄ / HAAPAMÄKI							
	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	M-P,S	
	H	H	H	P	H	H	
	421/431	423	425	921	427	429	
Tampere	10:05	14:15	16:15	17:05		20:15	
Orivesi	10:30	14:40	16:40	17:29		20:40	
Orivesi	10:31	14:41	16:41	→	17:34	20:41	
Orivesi keskusta	10:35	14:45	16:45		17:38	20:45	
Juupajoki	10:46	14:56	16:56		17:49	20:56	
Vilppula	11:05	15:15	17:15		18:08	21:15	
Vilppula	11:08	15:16	:		18:09	21:16	
Mänttä	11:21	15:29	:		18:22	21:29	
Vilppula	11:10		17:16				
Kolho	11:18		17:24				
Haapamäki	11:28		17:34				

5.1.2 Jyväskylä – Haapamäki – Seinäjoki

Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki -rataosan henkilöliikenne palvelee nykyisellään lähinnä Seinäjoelle ja Tuuriin suuntautuvan seudullisen asiointiliikenteen tarpeita sekä alueen syöttöyhteytenä kaukoliikenteeseen Seinäjoelle, Jyväskylään ja Tampereelle. Rataosa on menettänyt merkitystään Jyväskylä–Seinäjoki poikittaisliikenteessä. Tampere–Seinäjoki ja Tampere–Jyväskylä -rataosille kohdistetut nopeuttamistoimenpiteet ovat johtaneet tilanteeseen, jossa matka-aika Jyväskylän ja Seinäjoen välillä muodostuu yhtä lyhyeksi tai jopa lyhyemmäksi matkustettaessa Tampereen kautta. Radan nykyinen kunto ei salli junien nopeuden nostamista Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki reitillä. Haapamäen kautta kulkevien taajamajunien tärkeimpänä kilpailutekijänä poikittaisliikenteessä on nykyisin vain alhaisempi lipunhinta. Tämä näkyy matkustajamäärien suurina viikonpäivävaihteluina. Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki junissa on selvästi eniten matkustajia viikonloppuisin, kun opiskelijat matkustavat koti- ja opiskelupaikkakuntiansa välillä.

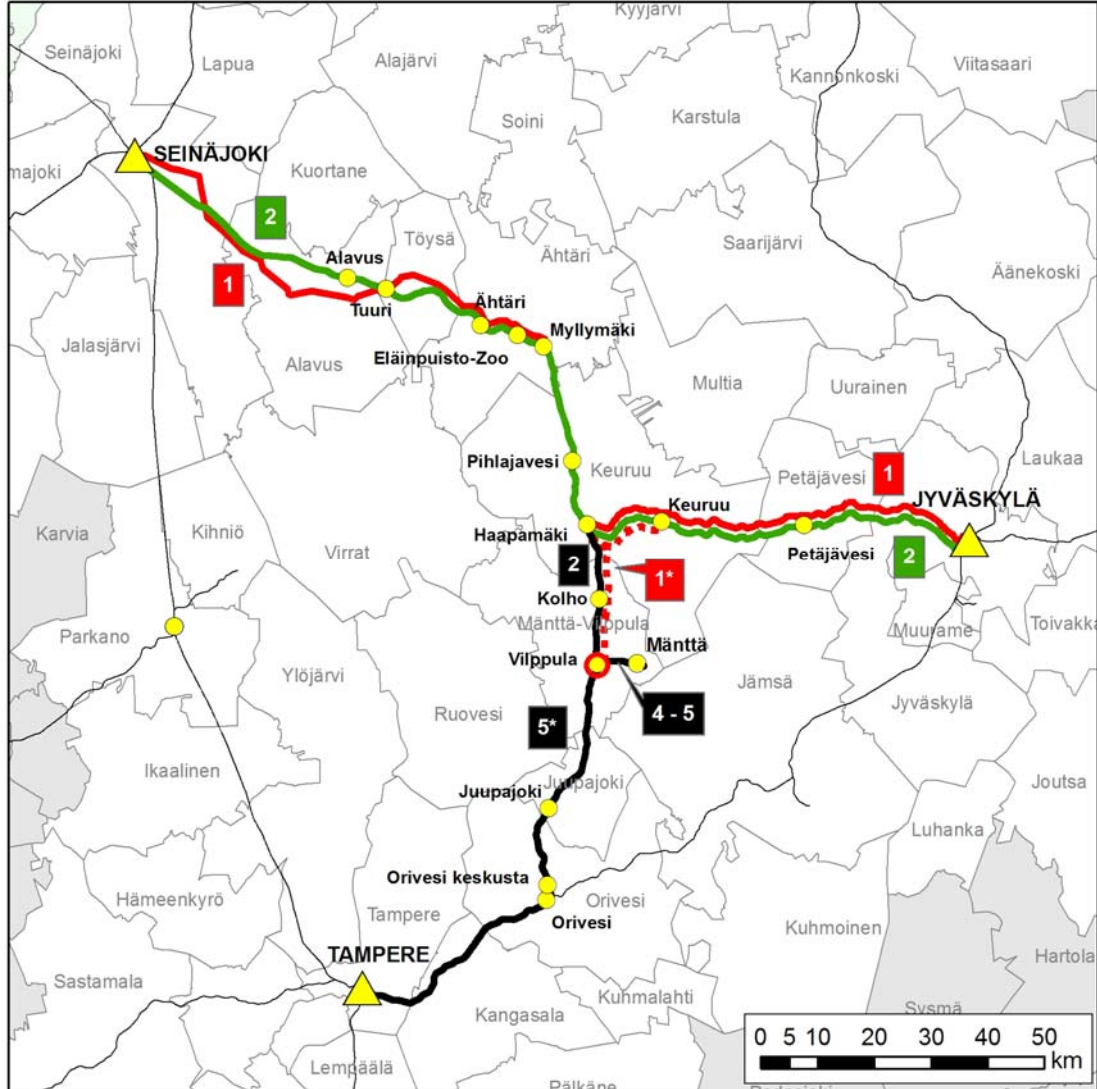
Tarkastelujen perusteella suositeltavin vaihtoehto liikenteen kehittämiseen on ottaa käyttöön liikennöintitaloudeltaan edullisempi ja päästöiltään alhaisempi kiskobussikalusto. Lisäksi päivän keskimäinen junapari on perusteltua korvata busseilla Seinäjoki–Myllymäki- ja Jyväskylä–Haapamäki osuuksilla molempiin liikennöintisuuntiin. Junaparin korvaaminen busseilla säilyttää palvelutason lähes ennallaan, mutta alentaa liikennöintikustannuksia ja liikenteen ympäristökuormitusta merkittävästi. Myllymäen ja Haapamäen välisellä osuudella lakkautettava junaparia ei korvata busseilla vähäisen kysynnän vuoksi. Suositeltavan vaihtoehdon aikataulurakenne on esitetty *taulukossa 21*.

Junaliikenteen tarjonnan lisääminen Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki rataosalla tulee uudeelleen tarkasteltavaksi vasta sitten, kun radan nopeustason noston mahdollistavat päällysrakenteen parantamistoimenpiteet ja tarvittavat tasoristeysten turvallisuutta parantavat järjestelyt on saatu toteutettua. Radan nykyisellä nopeustasolla junien ajoaika on sen verran pitkä, että vaihtoyhteydet Jyväskylässä saadaan järjestettyä vain idän suuntaan / suunnasta.

Taulukko 21 Suositeltava vaihtoehto uudeksi junaliikenteen ja junia korvaavan bussiliikenteen aikataulurakenteeksi Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki rataosalla.

SEINÄJOKI–HAAPAMÄKI–JYVÄSKYLÄ								
M-S H 482	M-S BUS	M-S BUS	M-P,S H 484		M-L H 481	M-S BUS	M-S BUS	M-S H 483
10:35	16:35		19:35	Seinäjoki	10:25		13:25	19:25
11:07	17:20		20:07	Alavus	9:53		12:45	18:53
11:14	17:30		20:14	Tuuri	9:46		12:30	18:46
11:30	17:50		20:30	Ähtäri	9:30		12:10	18:30
11:37	17:55		20:37	Eläinpuisto-Zoo	9:23		12:05	18:23
11:43	18:10		20:43	Myllymäki	9:17		11:55	18:17
12:00			21:00	Pihlajavesi	9:00			18:00
12:13			21:13	Haapamäki	8:44			17:44
12:15		18:05	21:15	Haapamäki	8:41	11:55		17:41
12:31		18:15	21:31	Keuruu	8:27	11:45		17:27
12:55		18:45	21:55	Petäjävesi	8:02	11:15		17:02
13:25		19:25	22:25	Jyväskylä	7:33	10:35		16:33

Kuva 18 Suositus uudistetuksi liikennetarjonnaksi ratavyöhykkeillä Tampere – Haapamäki, Vilppula – Mänttä ja Jyväskylä – Haapamäki – Seinäjoki.



merkkien selitykset

- pysähdyspaikka
- ▲ maakuntakeskus
- kiskobussi 1
- kiskobussi 2
- juna korvaava linja-auto
- ... taksi- tai linja-autoilientä
- muu rataverkko
- 2 vuorojen määrä / suunta
- kulkuneuvon vaihto

* = Tampere-Vilppula-Mänttä välillä yksi junapareista sekä taksilyhteys Vilppula-Keuruu liikennöidään la ja su puolikkaana junaparina.

Junaparin toisen suunnan vuoro liikennöidään ainoastaan la ja paluusuunta ainoastaan su.

5.1.3 Ympäristökuormituksen muutos

Esitettyjen toimenpiteiden ympäristövaikutuksia on tarkasteltu tässä työssä joukkoliikenteen osalta. Suurimmat positiiviset ympäristövaikutukset muodostuvat korvaamalla Jyväskylä–Seinäjoki välillä liikennöivät dieselveturivetoiset junat modernimmalla kiskobussikalustolla. Dm12-kiskobussikaluston polttoaineenkulutus ja CO₂-päästöt ovat tuotettua junakilometriä kohden n. 45 % alhaisempia kuin Dv12-dieselveturilla vedettyjen henkilöjunien vastaavat arvot. Muissa päästökomponenteissa ero on vielä suurempi, 80 – 90 %, johtuen Dv12-veturien vanhanaikaisesta moottorikonstruktiosta.

Kokonaisuutena tarkastelualueen joukkoliikenteen polttoaineenkulutus vähenee suositelluilla toimenpiteillä n. 34 %, eli vuositasolla n. 30 miljoonaa litraa. CO₂-päästöt vähenevät samassa suhteessa polttoaineenkulutuksen kanssa. Hiukkas-, typenoksidi, rikkidioksidi- ja häkäpäästöt vähenevät kukin 80 – 95 %. Laskelmissa on otettu huomioon myös junia korvaavan bussiliikenteen päästöt.

5.2 Bussi- ja taksiliikenne

Bussiliikenteen osalta esitetään junia korvaavan liikenteen käynnistämistä Myllymäki–Ähtäri–Alavus–Seinäjoki- ja Haapamäki–Keuruu–Jyväskylä-reiteillä kappaleessa 5.1.2 esitetyn mukaisesti. Osa esitetystä junia korvaavasta liikenteestä on nykyisin olemassa olevaa markkinaehtoisesti toimivaa liikennettä. Sitä täydennetään yhteiskunnan ostoliikenteenä reittejä jatkamalla sekä viikonlopun tarjonnan osalta.

Junalle syöttöyhteytenä toimivaa linjataksiliikennettä Keuruu–Haapamäki–Vilppula esitetään jatkettavaksi, jotta turvataan yhteys Keuruun alueelta pääkaupunkiseudulle. Kun aamun juna-
vuoron lähtöpaikaksi muuttuu nykyisen Vilppulan sijaan Mänttä, harkitaan linjataksiyhteyden ajamista reittiä Haapamäki–Keuruu–Mänttä siten, että se palvelisi junan liityntäliikenteen lisäksi myös muuta seudullista matkustusta.

Jatkossa esitetään selvitettäväksi Keuruu–Petäjävesi–Jyväskylä -bussiliikenteen aikataulujen yhteensovittamismahdollisuudet junaliikenteen aikataulujen kanssa siten, että vaihtoyhteydet Jyväskylässä tärkeimmille junavuoroille etelän suuntaan paranisivat nykyisestä. Myös mahdollisuudet hyödyntää Mänttä–Orivesi -vakiovuoroja nykyisen tehtävänsä ohella junien syöttöliikenteessä esitetään selvitettäväksi. Tämä vaatisi vuorojen jatkamista Oriveden keskustasta Oriveden asemalle ja aikataulujen sovittamista junaliikenteen aikatauluihin.

5.3 Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä ja tiedotusvastuut

Bussi- ja junaliikenteen lippujärjestelmät suunnittelualueella eivät ole tällä hetkellä yhteenso-
pivia. Tämä rajaa bussiliikenteen ja junaliikenteen omiksi, toisistaan erillisiksi järjestelmiksi ja rajoittaa joukkoliikennettä käyttävien asiakkaiden valinnanvapautta. Tilanteen ongelmallisuus korostuu, kun matkustajapotentialiaali on kokonaisuudessaankin melko vähäinen. Mikäli bussi- ja junaliikenne olisivat edes lippujärjestelmien osalta yhtä kokonaisuutta, kasvaisi joukkoliikenteen käyttö nykyisestä.

Bussi- ja junaliikenteen lippuyhteistyötä esitetään edistettävän koko suunnittelualueella. Lippujärjestelmien yhteensopimattomuuteen on ilmeisesti syynä ainakin VR:n ja Matkahuollon

lippujärjestelmien tekninen yhteensopimattomuus. Nykyisen tiedon mukaan molemmilla osapuolilla pitäisi vuonna 2010 olla käytössä järjestelmät, jotka tekniseltä puolelta mahdollistavat lippuyhteistyön. Kun lippujärjestelmien tekninen yhteensopivuus on selvillä, tulee sekä juna- että bussiliikennettä tilaavien tahojen edellyttää suunnittelualueelle tehtävien uusien liikennöintisopimusten osalta liikennöitsijältä sitoutumista lippuyhteistyöhön liikennemuodosta riippumatta.

Liikenteen tilaajien tulee jatkossa ottaa huomioon mahdollisuudet lippuyhteistyöhön ja tarvittaessa vaatia liikenteen tuottajalta liittymistä lippuyhteistyöhön. Myös liikenteen tiedotuksen järjestämiseen on panostettava erityisesti, kun kyseessä on vaihtoja eri kulkutapojen välillä sisältävä matkaketju. Tiedotusvastuu on ensisijaisesti liikennöitsijöillä, mutta liikenteen tilaajien tulee sisällyttää tarpeelliset tiedotusvastuuta koskevat pykälät liikennöintisopimuksiin.

5.4 Infrastrukturi

Tärkeimmiksi tarkastelualueen joukkoliikenteen kehittämistä tukeviksi infrastruktuuri-investoinneiksi on selvityksessä havaittu seuraavat toimenpiteet:

1. Haapamäen radan erkanemisvaihteen korvaaminen Etelä-Seinäjoella 80 km/h nopeuden poikkeavalle raiteelle sallivaksi vaihteeksi nykyisen 35 km/h sallivan vaihteen sijaan
2. Vilppula–Mänttä -rataosan varustaminen junakulunvalvonnalla (JKV) henkilöliikenteen mahdollistamiseksi
3. Henkilöliikennelaiturin, odotuskatoksen ja liityntäpysäköintialueen (polkupyörät, autot) rakentaminen Mänttään

Myöhemmässä vaiheessa, jonka aikataulu riippuu vahvasti RHK:n perusradanpidon rahoituksen tasosta, tulee toteuttaa seuraavat Haapamäki–Seinäjoki -rataosan nopeustason nostoon tähtäävät toimenpiteet:

4. K43-kiskojen vaihto raskaampiin 54E1-kiskoihin välillä Pihlajavesi–Niinimaa (n. 80 rata-km)
5. Radan pysty- ja vaakageometrian sekä pengerleveyden tarkastelut ja tasoristeysarviointi
6. Kohdan 5 tarkastelujen edellyttämät nopeuden nostoon tähtäävät toimenpiteet

5.5 Toimenpiteiden vaikutukset

5.5.1 Joukkoliikenteen palvelutaso

Joukkoliikennetarjonta tarkastelluilla ratavyöhykkeillä täyttää nykyisellään peruspalvelutason kriteerit. Suositellut toimenpiteet säilyttävät peruspalvelutason joukkoliikennepalvelut kaikkialla tarkastelualueella. Peruspalvelutaso toteutuu niin seudullisella kuin valtakunnallisella tasolla.

Suosittelut toimenpiteet parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa merkittävästi Mänttä-Vilppulassa, Juupajoella ja Orivedellä ja luovat nykyistä sujuvammasta työssäkäynti- ja opiskelumatkayhteydet Tampereelle. Mänttä-Vilppulasta ja Orivedeltä Tampereelle suuntautuvilla matkoilla junan matka-aika on henkilöautoa lyhyempi.

Suosittelut toimenpiteet säilyttävät Seinäjoelle ja Jyväskylään suuntautuvassa liikenteessä nykyisen kaltaisen palvelutason. Junaa korvaavat bussiyhteydet johtavat tietyillä yhteyksillä matka-aikojen lievään kasvuun asiointiliikenteessä. Toisaalta bussiliikenteen alueellinen kattavuus on nykyistä junaliikennettä parempi.

5.5.2 Matkustajamäärä

Työryhmän käytössä olleet lähtötiedot rajasivat ennusteen laatimisen koskemaan ainoastaan junaliikennettä. Lakkautettavaa Jyväskylä–Seinäjoki junaparia korvaamaan järjestettäisiin bussiyhteydet kysynnän kannalta merkittävimmille yhteysväleille. Tällöin nykyisiä junamatkustajia siirtyy busseihin. Toisaalta jonkin verran bussimatkustajia voi siirtyä junan käyttäjiksi yhteysväleillä, joilla tarjontaa lisätään. Siirtymän vaikutusta ei ollut tässä yhteydessä mahdollista arvioida luotettavasti. Tämän vuoksi alla esitetty ennuste on pikemminkin pessimistinen kuin optimistinen.

Joukkoliikenteen palvelutason paraneminen vuorotarjonnan lisääntyessä kasvattaa laaditun kysyntäennusteen mukaan junaliikenteen matkustajamäärä *taulukon 20* vaihtoehdon mukaan toteutetussa Tampere–Haapamäki/Mänttä junaliikenteessä n. 22 %, mikä tarkoittaa n. 19 000 uutta matkaa vuodessa. Jyväskylä–Seinäjoki junaliikenteessä suositeltu vaihtoehto 1 vähentää junamatkojen määrää n. 20 %, eli n. 13 000 matkaa. Yhteensä junamatkojen määrä tarkastelualueen liikenteessä kasvaisi suositeltavien muutosten johdosta vähintään n. 4 %, eli n. 6 000 matkaa, vaikka kilometrisuorite vähenee.

Mikäli junia korvaavaan bussiliikenteeseen siirtyisi puolet lakkautettaviin juniin väliasemilta nousevista matkustajista, lisääntyisi joukkoliikenteen matkamäärä edellä mainitun 6 000 matkan lisäksi n. 6 500 matkustajalla vuodessa. Tämä tarkoittaisi keskimäärin 8-10 nousijaa edestakaista bussivuoroa kohden niiltä osuuksilta, joilla vuoro ei tällä hetkellä kulje. Kokonaisuudessaan joukkoliikennematkojen määrän voidaan siis arvioida kasvavan esitetyillä toimenpiteillä 5 – 10 % nykyisestä.

Yhteiskäyttöisen lippujärjestelmän vaikutuksia matkustajamäärään ei tässä yhteydessä arvioitu.

5.6 Toimenpiteiden kustannukset, aikataulutus ja vastuujako

5.6.1 Junaliikenne

Suosittelut toimenpiteet vähentävät vuotuisten junakilometrien määrää nykyisestä 629 200 km:sta 3,4 %, eli n. 21 320 km vuodessa. Siirtyminen vähemmän polttoainetta kuluttavaan kiskobussikalustoon Jyväskylä–Seinäjoki välillä pienentää näiden junien liikennöintikustannuksia 10 – 15 %. Suositellussa vaihtoehdossa liikennöintikustannuksia kasvattaa jonkin verran toisen junamiehien tarve yhteen päivittäiseen junapariin Mäntän ja Vilppulan välille. Kokonaisuutena junaliikenteen liikennöintikustannukset alenevat nykyisestä.

Junaliikenteen muutokset suositellaan toteutettavan kolmivaiheisesti. Ensimmäisessä vaiheessa nykyinen Tampere–Haapamäki -junaliikenne ulotetaan Mänttään. Liikenteen laajennus toteutetaan seuraavasta aikataulukauden vaihteesta alkaen sen jälkeen kun Vilppula–Mänttä -rataosa ja Mäntän uusi seisake on rakennettu ja varusteltu henkilöliikenteen vaatimaan tasoon.

Toinen kehitysvaihe kytkeytyy Seinäjoki–Vaasa -rataosan sähköistyksen valmistumiseen vuonna 2011. Kun sähköistys valmistuu, muutetaan Jyväskylä–Seinäjoki -junaliikenne kiskobussikalustolla liikennöitäväksi, yksi kolmesta junaparista lakkautetaan ja korvataan bussiliikenteellä. Samaan aikaan tarjontaa lisätään osuudella Tampere–Orivesi–Mänttä–Vilppula.

Kolmas vaihe kytkeytyy Tampereen seudun lähijunaliikenteeseen. Jos sähkövetoinen lähijunaliikenne tulevaisuudessa ulottuu Orivedelle asti, suunnitellaan junaliikenteen tarjonta Orivesi–Mänttä–Vilppula/Haapamäki reitillä uudelleen siten että ensisijaisena lähtökohtana on liityntäyhteys sähkökäyttöiseen lähijunaliikenteeseen.

Junaliikenteeseen esitettyjen muutosten ensisijainen edistämisvastuu kuuluu liikenteen tilaajalle eli liikenne- ja viestintäministeriölle. Muutokset toteutetaan yhteistyössä liikenteen tuottavan VR Oy:n ja liikennealueen kuntien ja maakuntaliittojen kanssa.

5.6.2 Bussiliikenne

Bussiliikenteen kehittämistoimenpiteet kytkeytyvät Jyväskylä–Seinäjoki -junaliikenteen tarjonnan vähentämiseen. Jyväskylä–Seinäjoki väliltä lakkautettava junapari korvataan bussiliikenteellä reiteillä Myllymäki–Seinäjoki ja Haapamäki–Jyväskylä. Haapamäen ja Myllymäen välillä kysyntä ei edellytä lakkautettavan junan korvaamista. Korvaava yhteys järjestetään ostoliikenteenä, mikäli tarjontaa ei synny markkinaehtoisesti. Junia korvaavaa bussiliikennettä syntyy enimmillään n. 132 000 linjakm vuodessa. Liikenteen ostamiseen voidaan arvioida kuluvan vuosittain 200 – 250 000 euroa. Bussiliikenteen ostoista vastaavat lääninhallitusten liikenneosastojen seuraajat, alueelliset elinkeino- ja liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY).

Muun kuin junia korvaavan bussiliikenteen osalta lupaviranomaiset seuraavat jatkuvasti markkinaehtoisesta tarjonnan muutoksia ja järjestävät tarvittaessa palvelutasotavoitteiden mukaiset palvelut ostoliikenteenä. Mikäli viranomainen järjestää liikennettä yhteysväleille Ähtäri–Alavus–Seinäjoki, Keuruu–Jyväskylä, Keuruu–Mänttä tai Mänttä–Orivesi, tulee mahdollisuus kytkeä bussiliikenne aikataulullisesti junaliikenteeseen tarkastella siten, että vaihtopaikkoina toimisivat Seinäjoki, Jyväskylä, Orivesi tai Mänttä–Vilppula.

5.6.3 Lippujärjestelmien yhtenäistäminen

Juna- ja bussiliikenteen lippujärjestelmien yhtenäistämisen kustannusvaikutuksia liikennöitsijöille ja liikenteen tilaajille ei arvioitu tässä työssä.

Ennen kaikkea liikenteen tilaajien, mutta myös liikennöitsijöiden pyrkimys tulee olla nykyistä paremmin yhteensopivien lippujärjestelmien kehittäminen kaupalliseen käyttöön välittömästi kun se on teknisesti mahdollista. Tekninen valmius osapuolilla on tämän hetken tiedon mukaan vuodesta 2010 alkaen. Jo ennen sitä tulee varmistaa riittävin selvityksin ja neuvotteluin, miten ja millä alueilla yhteislippujärjestelmää ryhdytään soveltamaan. Tarvittaviin selvityksiin ja neuvotteluihin osallistuvia osapuolia ovat ainakin LVM, bussiliikenteen lupaviranomaiset, Linja-autoliitto (Matkahuolto) ja VR Oy.

5.6.4 Ratainfrastruktuuri

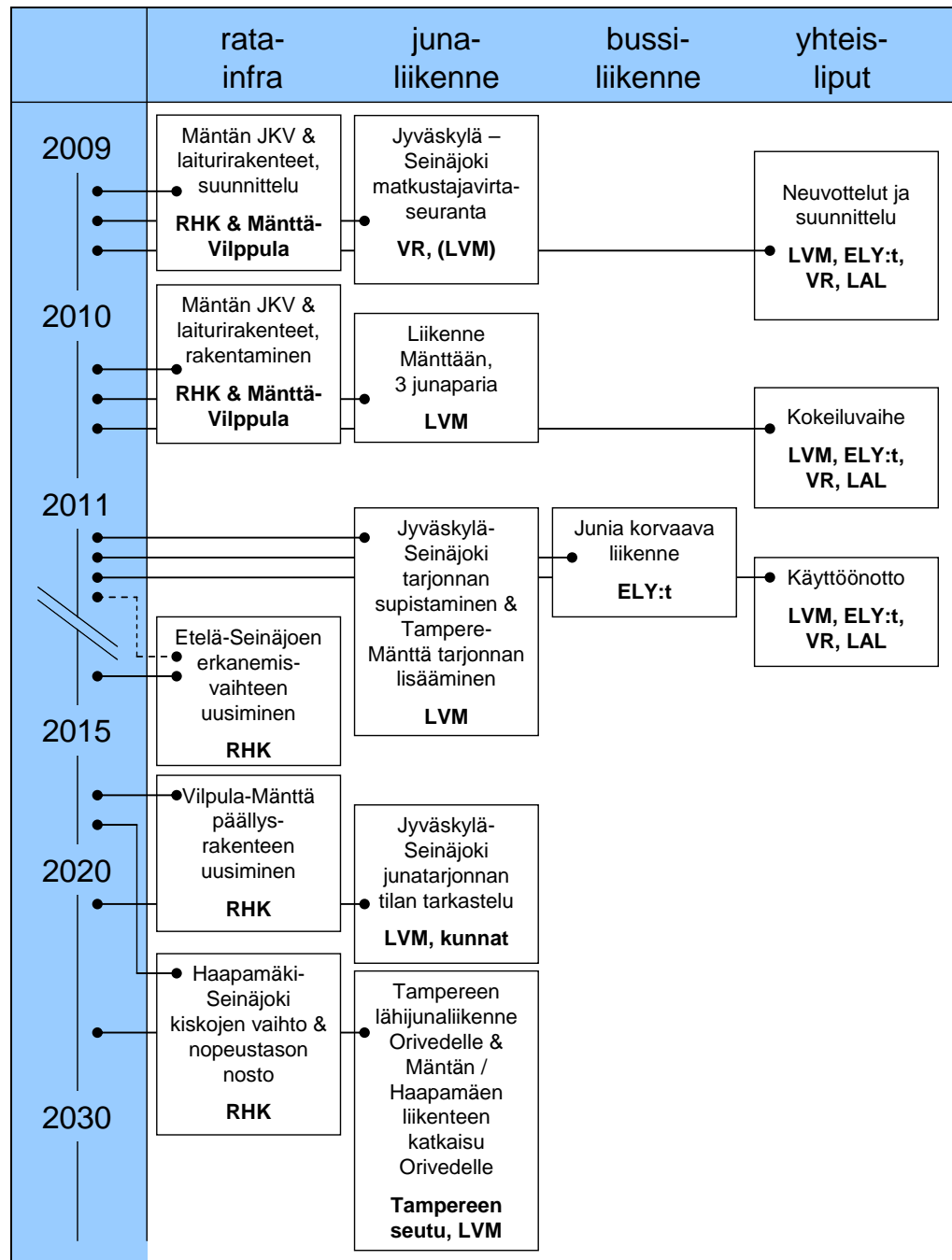
Ratainfrastruktuuriin esitettävistä toimenpiteistä ovat liikenteen kehittämisen kannalta merkittävimmät Vilppula–Mänttä -rataosan varustaminen henkilöliikenteen edellyttämällä turvalaitteilla (mm. junakulunvalvonnalla) ja henkilöliikennelaiturin ja siihen liittyvien varusteiden ja alueiden rakentaminen Mänttään. Turvalaitteiden kustannukset ovat arviolta 1,5 miljoonaa euroa ja Mäntän henkilöliikennelaiturin kustannukset arviolta n. 200 000 euroa.

Myöhemmässä vaiheessa ratainfrastruktuuria parannetaan Haapamäen ja Seinäjoen välillä tehtävillä perusparannustöillä, joihin sisältyvät mm. kiskojen vaihto ja tukikerroksen sepelöinti. Toteutustavasta riippuen toimenpiteen kustannukset ovat vähintään 10 – 15 miljoonaa euroa. Mikäli samassa yhteydessä todetaan tarpeelliseksi rataosan nopeuden nosto, nousevat kustannukset tästä.

Ratainfrastruktuurin kehittämisestä ja ylläpidosta on ensisijaisesti vastuussa Ratahallintokeskus. Laiturit ja niille johtavat kevyen liikenteen väylät ovat pääsääntöisesti RHK:n vastuulla. (Kuntaliitto 2008) Mäntän henkilöliikennelaiturin sekä Vilppula–Mänttä rataosan turvalaitteiden suunnittelun ja rakentamisen osalta suositellaan kuitenkin Mänttä-Vilppulan kaupungin osallistuvan vahvasti toimenpiteiden suunnittelu- ja rakentamiskustannuksiin, jotta kohde voidaan toteuttaa mahdollisimman nopealla aikataululla.

Kaavio 2

Suositellut kehittämistoimenpiteet, toimenpiteiden aikataulutus ja vastuunjako



LÄHTEET

Etelä-Pohjanmaan liitto. 2003a. Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma - SESELI 2015, Loppuraportti. Seinäjoen kaupunki, Etelä-Pohjanmaan kunnat, Etelä-Pohjanmaan liitto, Tiehallinto Vaasan tiepiiri, Länsi-Suomen lääninhallitus ja Länsi-Suomen ympäristökeskus.

Etelä-Pohjanmaan liitto. 2003b. Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma - SESELI 2015, Laatuluokituksen toteutuksen suunnittelu Ylistaro-Ähtäri -laatukäytävä. Seinäjoen kaupunki, Etelä-Pohjanmaan kunnat, Etelä-Pohjanmaan liitto, Tiehallinto Vaasan tiepiiri, Länsi-Suomen lääninhallitus ja Länsi-Suomen ympäristökeskus.

Etelä-Pohjanmaan liitto. 2003c. Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma - SESELI 2015, Asemien ja pysäkkien kehittäminen. Seinäjoen kaupunki, Etelä-Pohjanmaan kunnat, Etelä-Pohjanmaan liitto, Tiehallinto Vaasan tiepiiri, Länsi-Suomen lääninhallitus ja Länsi-Suomen ympäristökeskus.

Pirkanmaan liitto 2002. Tampere-Haapamäki radan henkilöliikenteen kehittäminen. Juupajoen kunta, Vilppulan kunta, Mäntän kaupunki, Oriveden kaupunki ja Pirkanmaan liitto.

Keski-Suomen liitto. 2006. Keski-Suomen liikennejärjestelmä. Keski-Suomen liiton julkaisu B 130.

Kuntaliitto. 2008. Suositus kunnan ja Ratahallintokeskuksen yhteistyön periaatteista ja kustannusvastuusta. Suomen kuntaliitto, Ratahallintokeskus & Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki 2008.

LVM. 2005. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 7/2005.

LVM. 2007a. Kaukoliikenteen peruspalvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 39/2007.

LVM. 2007b. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 54/2007.

LVM. 2007c. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 55/2007.

LVM. 2008a. Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020, Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 17/2008.

LVM. 2008b. Liikennehallinnon virastouudistus, Virastouudistuksen esittely. Kalvosarja, 3.12.2008. <http://www.lvm.fi/web/fi/virastouudistus> (8.12.2008)

LVM. 2008c. Työryhmä uudistamaan joukkoliikenteen julkista rahoitusta. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote, 18.11.2008. www.lvm.fi/web/fi/tiedote/view/659432 (8.12.2008)

Länsi-Suomen lääninhallitus. 2005. Länsi-Suomen lääninhallituksen ostoliikenteen vaikuttavuusselvitys. Lokakuu 2005.

Matkahuolto. 2008. Matkahuollon internet-aikatauluhaku. www.matkahuolto.fi.

Matkailun edistämiskeskus. 2008. Matkailukohteiden kävijämäärät vuonna 2007. Matkailun edistämiskeskuksen julkaisu MEK E:57.

Pirkanmaan liitto 2001. Oriveden ja Jämsän joukkoliikennejärjestelmän esiselvitys. Pirkanmaan liiton julkaisu D 70.

RHK. 2008a. Rataverkon kuvaus 1.6.2008. Ratahallintokeskuksen julkaisu F 2/2008.

RHK. 2008b. Rataosien elinkaaritietoa. Henkilökohtainen tiedonanto. RHK, Vesa Kärkkäinen ja Sini Puntanen 2.6.2008.

SYKE & Tilastokeskus. 2008. Yhdyskuntarakenteen seurannan tietojärjestelmä – YKR.

Valtioneuvosto. 2008. Ministerityöryhmä päätti aluehallinnon uudistuksen jatkotoimenpiteistä. Valtioneuvoston tiedote 380/2008. 3.12.2008.

VR. 2008a. Suunnittelalueen liikennepaikkojen matkustajamäärä vuonna 2007. Aineistotoimitus. VR Oy, Henkilöliikenne.

VR. 2008b. Kaukoliikenteen yleisöaikataulut. 1.6. – 13.12.2008.

VR. 2008c. Kaukoliikenteen yleisöaikataulut. 14.12.2008 – 30.5.2009.

VTT. 2008. Dv12- ja Dm12-kaluston yksikköpäästöt. Henkilökohtainen tiedonanto, erikois-tutkija Kari Mäkelä 22.10.2008.

LIITTEET

- Liite 1 Lääninhallituksen ostoliikenne syksyllä 2008 (3 sivua)
- Liite 2 Oppilaitokset ja muut erityiskohteet (2 sivua)
- Liite 3 Matka-aikoja suunnittelualan yhteysväleillä eri kulkutavoilla (3 sivua)

Liite 1 Lääninhallituksen ostoliikenne syksyllä 2008

Seinäjoen alue			
reitti	lähtöaika	liikennöinti- päivät	kustannukset euroa / vuosi
reitit, joilla myös junaliikennettä			
Seinäjoki – Alavus	12.15 14.10 17.15	S	13 000
Alavus - Seinäjoki	8.30 12.15 15.15	S	
Ähtäri – Myllymäki – Soini	15.15	MKP++	10 000
Soini – Myllymäki – Ähtäri	12.15	MKP++	
reitit, jotka risteävät tai sivuavat junaliikenteen reittejä			
Tuuri – Alajärvi	11.40	M-P	36 000
Alajärvi – Tuuri	14.30	M-P	
Alavus – Alajärvi	18.00	M-To	13 000
Alavus – Alajärvi – Lappajärvi	18.00	L	6 000
Alavus – Kuortane – Lapua – Seinäjoki - Vaasa	7.55	M-P++	5 000
Vaasa – Seinäjoki – Lapua – Kuortane - Alavus	13.25	M-P++	
Alavus – Vehkamäki – Alavus	16.40	koulp	15 000
Alavus – Vehkamäki – Alavus	7.45 12.05	P	7 000
Kuortane – Palomäki / Salonkylä - Alavus	10.20 13.20	MKP	
Alavus – Palomäki / Salonkylä – Kuortane	8.50 12.05 14.00	MKP	
Ähtäri – Lehtimäki – Soini	10.15 13.30	MKP++	15 000
Soini – Lehtimäki – Ähtäri	7.40 14.30	MKP++	
Ähtäri – Isomäki	8.40 12.20	MKP++	7 000
Isomäki – Ähtäri	9.05 12.50	MKP++	
Ähtäri – Keskikylä	8.05	koulp	74 000
Keskikylä – Ähtäri	15.50	koulp	
Ähtäri – Lehtimäki – Soini	13.00 16.00	koulp	
Soini – (Lehtimäki) – Ähtäri	8.40 8.45	koulp	ei tietoa
Keskikylä – Ähtäri	7.45	koulp	
Ähtäri – Soini	7.50 15.05	koulp	
Soini – Ähtäri	9.50	koulp	23 000
Soini – Ähtäri	7.45 15.55	koulp	

Seinäjoen alue jatkoa ed. sivulta			sisältyy edelliseen
Ähtäri - Soini	14.00	koulp	
	16.00		
Ähtäri – Sirkusaho – Ähtäri	7.45	koulp	
Ähtäri – Alajärvi	13.05	koulp	ei tietoa
Alajärvi - Ähtäri	10.00	koulp	
+ = kouluvuoden aikana			
++ = koulujen kesäloman aikana			
+++ = koulujen kaikkien lomien aikana			

Jyväskylän alue					
reitti	lähtöaika	liikennöinti- päivät	kustannukset euroa / vuosi		
reitit, joilla myös junaliikennettä					
Keuruu – Haapamäki	8.15 14.00	M-P+++	7 000		
Haapamäki – Keuruu	8.35 14.25	M-P+++			
Keuruu – Haapamäki – Pihlajavesi	6.35	koulp	34 000		
Pihlajavesi – Haapamäki – Keuruu	14.45	koulp			
Keuruu – Petäjävesi – Jyväskylä	5.20 16.40 18.30 18.30	M-P++ M-P+ L SS	58 000		
	Jyväskylä – Petäjävesi – Keuruu	6.40 18.15 20.15 20.15		M-P++ S L SS	
		Keuruu – Haapamäki – Ähtäri – Tuuri – Alavus – Seinäjoki		9.00	M-P++
		Seinäjoki – Alavus – Tuuri – Ähtäri - Haapamäki – Keuruu		15.15	M-P++
reitit, jotka risteävät tai sivuavat junaliikenteen reittejä					
Keuruu – Multia	14.05 17.05	koulp		14 000	
Multia – Keuruu	14.30	koulp			
Petäjävesi – Koskenpää	9.40 11.00	Ti-P	9 000		
Koskenpää – Petäjävesi	9.10 10.30	Ti-P			
+ = kouluvuoden aikana ++ = koulujen kesäloman aikana +++ = koulujen kaikkien lomien aikana					

Tampereen alue				
reitti	lähtöaika	liikennöinti- päivät	kustannukset euroa / vuosi	
reitit, joilla myös junaliikennettä				
Orivesi ras th – Orivesi – Tampere	5.45	M-P	15 000	
Tampere – Orivesi	14.15	L	10 000	
Orivesi – Kangasala - Tampere	15.20	L		
Mänttä – Korkeakoski – Orivesi – Tampere	18.00	SS	5 000	
Orivesi – Juupajoki (Korkeakoski)	10.00 / 10.30	M-P+ / TiTo++	31 000	
Juupajoki (Korkeakoski) - Orivesi	10.20 / 10.50	M-P+ / TiTo++		
reitit, jotka risteävät tai sivuavat junaliikenteen reittejä				
Vilppula ras – Ruovesi	7.55 15.05	MKTo+++ koulp	43 000	
Ruovesi – Vilppula ras – Mänttä	6.55 7.50 14.05 15.05 15.20	M-P+++ koulp koulp TiP+++ MKTo+++		
	Mänttä – Vilppula ras – Ruovesi	16.15		M-P+++
	Mänttä – Vilppula ras	7.45		M-P+++
	Ruovesi – Vilppula ras – Mänttä	10.30		koulp
Mänttä – Vilppula ras – Ruovesi	14.10	koulp, M-To	18 000	
Ruovesi – Vilppula ras	14.55	koulp	11 000	
Vilppula ras – Ruovesi	7.55	koulp		
Keuruu – Kolho – Vilppula ras – Mänttä	9.00 15.00	M-P+++	17 000	
Mänttä – Vilppula ras – Kolho – Keuruu	13.00 16.00	M-P+++		
	Vilppula ras – Mänttä	10.40 12.50		M-P+++
Mänttä – Vilppula ras	10.00 11.00	M-P+++		10 000
Vilppula – Mänttä – Jämsä	16.45	koulp, P		
Vilppula – Mänttä – Jämsä	18.50	SS		
Jämsä – Mänttä – Vilppula	15.30	koulp, P		
Jämsä – Mänttä – Vilppula	17.25	SS		
+ = kouluvuoden aikana ++ = koulujen kesäloman aikana +++ = koulujen kaikkien lomien aikana				

Liite 2 Oppilaitokset ja muut erityiskohteet

Toisen ja korkeamman asteen oppilaitoksia suunnittelualueella

kunta	oppilaitos	koulutus- / tutkimusala
Alavus	Ammattiopisto Luovi, Alavuden toimipiste	
	Alavuden erityisammattikoulu	
Juupajoki	Helsingin yliopisto, Hyytiälän metsäasema	metsäntutkimus
Keuruu	Bovallius-ammattiopisto	
	Jyväskylän aikuisopisto, Keuruu	
	Kuhankosken erityisammattikoulu	
	Maanpuolustuskorkeakoulu, Keuruun yksikkö (Suojelukoulu)	
Mänttä-Vilppula	Pirkanmaan ammattikorkeakoulu PIRAMK	liiketalous, sairaanhoito
	Mäntän seudun koulutuskeskus	tekniikka, liiketalous, palveluala
Orivesi	Pirkanmaan ammattiopisto ja Pirkanmaan aikuisopisto PIRKO	ammattikoulutus
	Oriveden Opisto ja opiston kirjoittajalukio	vapaa sivistystyö, lukio-opetus
Petäjävesi	Jyväskylän ammattiopisto	hyvinvointi ja kulttuuri
	Jyväskylän aikuisopisto	hyvinvointi ja liiketoiminta, käsi- ja taideteollisuus
Töysä	Järviseedun ammatti-instituutti, Töysän toimipiste	
Ähtäri	Sedu aikuiskoulutus	
	Seinäjoen ammattikorkeakoulu	maa- ja metsätalous
	Ähtäriin ammatti-instituutti	

Suunnittelualan erityiskohteet, joilla merkitystä joukkoliikenteen kysynnälle

kohde	toimiala	sijainti joukkoliikenteen näkökulmasta	kävijämäärä
G.A. Serlachius museo	teollisuushistorian museo	Mäntän linja-autoasema 1 km etäisyydellä Vilppulan rautatieasema 7 km etäisyydellä	18 - 20 000* / vuosi
G.A. Selachiuksen taidemuseo	taidemuseo	Vakiovuoropysäkki n. 500 m etäisyydellä (maantie 347) Vilppulan rautatieasemalle n. 4 km	12 – 14 000* / vuosi
Haapamäen Höyryveturipuisto	veturimuseo, tanssilavatoiminta, moottorikelkka- ja melotasafarit	Haapamäen asema välittömässä läheisyydessä	50 000** / vuosi avoinna toukokuu – elokuu
Keuruun vanha kirkko	puukirkko 1756-59	Keuruun rautatieasema välittömässä läheisyydessä Pika- ja vakiovuoropysäkki välittömässä läheisyydessä	5 - 6 000* / vuosi
Petäjäveden vanha kirkko	puukirkko 1763-64 UNESCO-kohde	Petäjäveden rautatieasema n. 1 km etäisyydellä Pika- ja vakiovuoropysäkki n. 700 m etäisyydellä	ei tiedossa
Pioneerirykmentti	varusmieskoulutus	Pika- / vakiovuoropysäkki välittömässä läheisyydessä (maantie 348) n. 6 km Keuruun asemalta Vilppulan suuntaan	1 000** koulutettavaa varusmiestä / v.
Tuurin kauppakylä	vähittäiskauppa	Tuurin seisake välittömässä läheisyydessä Vakiovuoropysäkit välittömässä läheisyydessä (valatie 18)	6 000 000* /vuosi
Ähtärin eläinpuisto	eläinpuisto	Eläinpuisto-Zoo seisake välittömässä läheisyydessä	130 – 140 000** / vuosi avoinna vuoden ympäri (toimintaa kehitetään, tavoite 160 000 kävijää v. 2012)
* = lähde: (Matkailun edistämiskeskus 2008)			
** = lähde: toimijan oma ilmoitus			

Liite 3 Matka-aikoja suunnittelualueen yhteysväleillä eri kulkutavoilla

Bussien ja junien ajoajat ovat elokuussa 2008 voimassa olevien aikataulujen mukaisia. Matka-ajat sisältävät vaihto-odotusajan. Vaihtoyhteyksinä on käsitelty vain VR:n ja Matkahuollon matkahakupalvelujen esittämät, ns. järjestetyt vaihtoyhteydet. Yhteysväleillä, joilla eri vuorojen ajoajat poikkeavat toisistaan, on käytetty ajoaikojen (painottamattomia) keskiarvoja. Henkilöauton matka-aika perustuu Google Maps -palvelun esittämiin ajoaikoihin.

